Bismarcks Reichseisenbahnpolitik

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
der Philosophischen Fakultät
der Johann Wolfgang Goethe-Universität
zu Frankfurt am Main

vorgelegt von

Roland Rottsahl
aus Frankfurt a. M.

1936

Dissertationsdruckerei F. W. Kalbfleisch in Gelnhausen

Referent: Professor Dr. W. Platzhoff.

Korreferent: Professor Dr. P. Kirn.

Tag der mündlichen Prüfung: 26. Juni 1935.

Inhalt.

Literaturverzeichnis.

I. Quellen.

Akten des Reichsarchivs.

a.) Akten des Auswärtigen Amtes II
Eisenbahnwesen Band 1, 2, 1, (300—307).

b.) Akten des Reichswirtschaftsamtes
Eisenbahnwesen Nr. 8 und Nr. 21.

II. Literatur.

Alberty, M.: Das Staatsbahnsystem in Preußen. Jena 1911.

Bismarck, O. v.: Die gesammelten Werke. Berlin 1924 ff.

Brodnitz, G.: Bismarcks nationalökonomische Anschauungen. Berlin 1902.

Burmeister, H.: Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesens. Leipzig 1899.

Coermann, W.: Die Reichseisenbahngesetzgebung. Berlin 1895.

Friesen, R. v.: Erinnerungen aus meinem Leben. Band 3. Dresden 1880.

Goldschmidt, H.: Das Reich und Preußen im Kampf um die Führung Berlin 1931.

Jungnickel, F.: Staatsminister von Maybach. Berlin 1910.

Leyen, A. v.: Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. Berlin 1914.

Lotz, W.: Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. Leipzig 1906.

Lucius v. Ballhausen: Bismarck-Erinnerungen. Stuttgart—Berlin 1920.

Mittnacht, H. v.: Erinnerungen an Bismarck. 2 Bände. Stuttgart 1905.

Mohl, M. v.: Über den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes und dessen Unzulässigkeit. Stuttgart 1874.

Mohl, R. v.: Lebenserinnerungen 2 Bände. Stuttgart 1902.

Oncken, H.: Rudolf v. Benningsen 2 Bd. Stuttgart-Leipzig 1910.

Poschinger, H. v.: Dokumente zur Geschichte der Wirtschaftspolitik. 5 Bände. Berlin 1910.

— „ —: Fürst Bismarck und der Bundesrat. 5 Bände. Stuttgart 1897.

— „ —: Fürst Bismarck und die Parlamentarier. 3 Bände. 1894.

— „ —: Neues Bismarck-Jahrbuch. Wien 1911.

Richter, E.: Im alten Reichstag. 2 Bände. Berlin 1894.

— „ —: Die falsche Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. Berlin 1887.

Sax, E.: Die Eisenbahnen. Wien 1879.
Schneider, O.: Bismarcks Finanz- und Wirtschaftspolitik. Leipzig 1912.
Tiedemann, C. v.: Sechs Jahre Chef der Reichskanzlei. Leipzig 1909.
Varnbüler, F. v.: Soll das Reich die deutschen Eisenbahnen erwerben? Stuttgart 1876.
Vegesack, M. v.: Zur Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen. Berlin 1905.
Wahl, A.: Deutsche Geschichte, Von der Reichsgründung bis zum Ausbruch des Weltkriegs (1871—1914) Bd. 1—3. Stuttgart 1929 ff.

1. Kapitel:

Die Eisenbahngesetzgebung bis zur Gründung des Reichseisenbahnamtes.

Nachdem Bismarck die Reichseinheit geschaffen hatte, war er sich klar darüber, daß es zur Festigung des neuerstandenen Reiches noch sehr vieler Arbeiten und Kämpfe bedürfen würde. Er hatte den partikularen Kräften beträchtliche Konzessionen gemacht, und er war der Ueberzeugung, daß es im Interesse des Reiches liege, wenn sich die eine oder andere Konzession im Laufe einer längeren Entwicklungszeit wieder beschneiden ließe. Für die Zeit nach 1871 betrachtete er es deshalb als seine Aufgabe, Schritt für Schritt die Zentralgewalt zu stärken. Eine solche Stärkung der Macht des Reiches sollte auch die Schaffung einer deutschen Reichsbahn sein.

Den Wert einer einheitlichen Verkehrspolitik für Staat und Wirtschaft erkannte Bismarck schon frühzeitig[1]). Vor seiner Ernennung zum preußischen Ministerpräsidenten beschäftigte er sich bereits damit, wenn ihm auch keine Gelegenheit gegeben war, selbständig hier einzugreifen. Bei der Abfassung der Eisenbahnartikel in der Verfassung des Norddeutschen Bundes erstrebte er die Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens. Ausgearbeitet wurden diese Artikel im preußischen Handelsministerium. Hier zeigte sich eine Anlehnung an die betreffenden Artikel des Verfassungsentwurfes von 1849. Durch die Organe der Bundesregierung sollten die Bahnen einheitlich verwaltet und eine Kontrolle über das Tarifwesen ausgeübt werden. Ebenso war es eine weitere Aufgabe, gleiche Betriebseinrichtungen zu schaffen. Im Gegensatz zu seiner späteren Stellungnahme lehnte er ein Staatsbahnsystem ab. Für ihn gab es damals noch „viel wichtigere Staatsbedürfnisse, deren Gewährung für unser gesamtes Staatsleben von höherer und weniger abweislicher Bedeutung ist“[2]).

Aus diesem Grunde ließ er den privaten Unternehmern freie Hand. Die Eisenbahnen sollten dem Wohle des gesamten Volkes dienen. In dieser Hinsicht stieß Bismarck oft auf den Widerstand der preußischen Minister[3]), die zu große Rücksicht auf die preußischen Staatsbahnen nahmen und vornehmlich deren Weiterentwicklung förderten. Für ihn dagegen kam es darauf an, die Sympathien für die Bundesinstitutionen zu kräftigen. „Jede Befriedigung berechtigter Wünsche des Publikums, jede Abstellung allgemein

1) Zum ersten Mal äußerte er sich über Eisenbahnangelegenheiten in zwei Reden im Ersten Vereinigten Landtag vom 7 und 8. Juni 1847 in Berlin. Vgl. Leyen S. 1 ff.

2) Poschinger, Bismarck-Jahrbuch S. 28.

3) Dies kommt zum Ausdruck in Bismarcks Schreiben an den Ministerpräsidenten Grafen Roon vom 1. März 1873. Abgedruckt: Poschinger II S. 173 f.

empfundener Uebelstände im Betriebe einzelner oder mehrerer Bahnen, jede Erleichterung des Verkehrs, welche dem Bunde beizumessen ist, wird gerade im Gebiete des Eisenbahnverkehrs von der Gesamtheit der Bevölkerung täglich und unmittelbar empfunden und dem Bunde gedankt werden“[4]).

Gegen Ende der sechziger Jahre und besonders während des deutsch-französischen Krieges zeigten sich Mißstände in dem herrschenden Eisenbahnsystem. In erhöhtem Maße trat die Unzulänglichkeit der Privatbahnen in den Vordergrund. Es fehlte eine das ganze Eisenbahnnetz beherrschende Verkehrsleitung. Nach dem Kriege erweiterten sich die Verkehrsanlagen, neue Bahnen wurden gebaut, jedoch ohne einheitlichen Bauplan. Jede Eisenbahngesellschaft erstrebte mit allen Mitteln den Ruin der Konkurrenzbahnen. Verschlimmert wurde dieser Zustand durch das Durcheinander von über 1300 Tarifen und 63 selbständigen Eisenbahnverwaltungen. Aber der Chef des Reichskanzleramtes, Delbrück, der für die Eisenbahnpolitik des Reiches maßgebend war, und der Handelsminister von Itzenplitz betrachteten es nicht als ihre Aufgabe, diese sofort ins Auge fallenden Uebelstände zu beseitigen.

Die Durchführung der Artikel 41—47 der Reichsverfassung[6]) beschränkte Delbrück auf einige betriebstechnische Verbesserungen[5]). Itzenplitz fehlte es an den nötigen Sachkenntnissen, um eingreifen zu können[7]).

Entsprachen in Preußen die Eisenbahnverhältnisse schon nicht Bismarcks Wünschen, so waren die Schwierigkeiten, die ihm von seiten Bayerns gemacht wurden, noch weit größer. In der Reichsverfassung vom Jahre 1871 waren die Artikel über das Eisenbahnwesen dieselben wie die in der Bundesverfassung von 1867. Dabei fanden die Artikel 41—46 und 4 Abs. 8 auf Bayern keine Anwendung, soweit es sich nicht im Interesse der Landesverteidigung als notwendig erwiese. Bei den Vorverhandlungen über die Reichsgründung mußte Bismarck bekanntlich dem Königreich Bayern einige Reservatrechte zugestehen. Zu diesen gehörte auch für Bayern eine größere Selbständigkeit in den Eisenbahnangelegenheiten gegenüber den übrigen Bundesstaaten. Ueber die Auslegung dieser Artikel und wieweit sie überhaupt auf Bayern anwendbar wären, kam es zu großen Meinungsverschiedenheiten zwischen Bismarck und dem Reichskanzleramt als der obersten Reichsbahnbehörde einerseits und dem bayrischen Staatsministerium andererseits, die ihren Niederschlag in zahlreichen Denkschriften fanden. Bayern war nicht gewillt, auch nur den geringsten Teil seiner verfassungsmäßig garantierten Reservatrechte aufzugeben. Die Interessen des Reiches und der Reichsverteidigung standen dabei erst in zweiter Linie. Der Schriftwechsel begann mit einem Schreiben des Reichskanzlers vom 13. Januar 1872

---

4) Posch. II, S. 147.
5) Friesen, S. 302.
6) Inhalt der Artikel 41—45 siehe S. 50.
Artikel 46 und 47 handeln über die Beförderung von Lebensmitteln bei „ungewöhnlicher Teuerung“ und die Beförderung von Militär und Kriegsmaterial.
7) Posch. II, S. 173 ff. Vgl. Schreiben Bismarcks an den preußischen Ministerpräsidenten Graf v. Roon vom 1. März 1873.

an das bayrische Staatsministerium[8]). Darin wurde die bayrische Regierung darauf hingewiesen, daß nach Vorschrift des Artikels 4 Abs. 8 der Reichsverfassung das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesverteidigung und des Verkehrs der Beaufsichtigung des Reiches unterstellt würde. Bismarck verlangte deshalb, daß vor der Konzessionierung neuer Eisenbahnlinien an Privatunternehmer beziehungsweise der Ausführung solcher Verkehrslinien auf Staatskosten den Organen des Reiches durch die betreffenden Bundesregierungen Gelegenheit zur Prüfung dieser Projekte gegeben werden müsse. Hatte Bayern durch die Reichsverfassung auch größere Freiheiten als die anderen Bundesstaaten, so galt dies doch nur solange, als keine Interessen der Landesverteidigung auf dem Spiele standen. Weiter wies Bismarck darauf hin, daß der Rhein trotz der Erweiterung der deutschen Westgrenze als eine Verteidigungslinie von der allergrößten Wichtigkeit anzusehen sei und deshalb die Erteilung der Erlaubnis zur Herstellung fester Eisenbahnbrücken nur nach Erfüllung der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen für die Landesverteidigung gegeben werden dürfe. Bayern antwortete hierauf am 2. Februar 1873 ausweichend[9]). Auf der einen Seite sagte die bayrische Regierung, daß sie vollkommen die Anschauungen Bismarcks teile, während sie andererseits nur sehr bedingt dem Ersuchen Bismarcks um Mitteilung aller neuen Bahnbauprojekte nachkommen wolle, denn die bayrische Regierung erklärte sich in der Denkschrift bereit, bloß diejenigen Bahnbauprojekte dem Reiche mitzuteilen, die nach ihrer Ansicht für das Reich von Bedeutung wären und das Verteidigungsinteresse des Reiches als beteiligt erscheinen ließen. Praktisch war dies für Bismarck überhaupt kein Zugeständnis, denn die Reichsbehörde wäre ganz nach Belieben der bayrischen Regierung benachrichtigt worden. Damit konnte er sich natürlich nicht zufrieden geben. In jedem Falle also, wo eine Mitteilung unterblieben wäre, hätte Bayern die Möglichkeit gehabt zu sagen, daß nach seiner Ansicht ein Interesse des Reiches nicht vorliege und aus diesem Grunde eine Aussprache mit den Reichsbehörden unterblieben sei. Nach der Auffassung Bayerns konnte aus den Eisenbahnartikeln nicht gefolgert werden, daß dem Reiche bei dem Bau neuer Eisenbahnen auch Bayern gegenüber das Recht zustände, vor deren Genehmigung und Ausführung eine Prüfung der betreffenden Projekte im Interesse der Landesverteidigung zu verlangen. Bismarck hatte zur Begründung seiner Forderung den Artikel 46 Abs. 3 angeführt. Bayern legte diesen Artikel in dem Sinne aus, daß hier speziell dem Reiche die „Befugnis zugewiesen ist, im Wege der Gesetzgebung auch Bayern gegenüber einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesverteidigung wichtigen Bahnen aufzustellen“[10]). Eine allgemeine Prüfung der Neubauten wollte also Bayern den Organen des Reiches nicht zubilligen. Um seiner Forderung größeren Nachdruck zu verleihen, ließ Bismarck deshalb vom preußischen Kriegsminister Grafen von Roon eine Denkschrift ausarbeiten[11]), in der dieser die Wichtig-

8) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen Nr. 21 S. 6.
9) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen Nr. 21, S. 8 ff.
10) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen 21, S. 9.
11) „ „ 21, S. 10.

keit und Bedeutung eines zentralen Eisenbahnamtes nach allen Richtungen hin erörterte. Er hielt es für unbedingt erforderlich, daß alle zur Ausführung bestimmten Eisenbahnprojekte Deutschlands vor ihrer Konzessionierung ihm mitgeteilt würden, „weil eine jede Bahn für das große Transportwesen immer nur in Verbindung mit anderen oft entfernt- und in verschiedenen Staatsgebieten liegenden Linien betrachtet werden könne“[12]). Gerade mit Rücksicht auf die Lage Bayerns glaubte dies Graf Roon betonen zu müssen. Bei der Länge seiner Grenzen mit anderen deutschen Staaten könnte eine empfindliche Schädigung der Interessen der Landesverteidigung kaum ausbleiben, wenn die bayrische Regierung zunächst selbst entscheiden wollte, ob die Interessen des Reiches berührt würden oder nicht. Der andere von der bayrischen Regierung vorgeschlagene Weg, von seiten des Reiches die Initiative zu ergreifen und von Fall zu Fall Auskunft über beabsichtigte Bahnbauprojekte zu verlangen, bot nach Ansicht des Grafen Roon keine Garantie für das Reich, um in all diesen Fragen klar sehen zu können, so wie es im Interesse der Reichsverteidigung notwendig sei. Verfassungsmäßig sah er die Forderungen des Reiches begründet in Art. 4 Abs. 8[14]). Ist diese militärische Auffassung wohl ohne weiteres verständlich, so muß außerdem in Betracht gezogen werden, daß Roon keinen Anlaß hatte, die Interessen Bayerns zu vertreten. Bismarck wurde selbstverständlich dadurch in seinem Vorhaben nur bestärkt, und er betonte abermals dem bayrischen Ministerpräsidenten gegenüber, daß er nur durch die Mitteilung sämtlicher Bahnbauprojekte in die Lage kommen könne, auf einen einzelnen Plan näher einzugehen[13]). Aber die bayrische Regierung wich nicht im geringsten von ihrem Standpunkt ab[15]). Wieder erklärte sie, nur in denjenigen Fällen eine Mitteilung an den Reichskanzler gelangen zu lassen, in denen sie selbst nach ihrem Ermessen das Verteidigungsinteresse des Reiches als beteiligt erachten würde. War wohl Bayern auch um aufrichtige Verständigung bemüht, schon im Interesse der Reichsverteidigung, so berief es sich jedoch vornehmlich auf seine Reservatrechte und die des Vertrages vom 23. November 1870. Bayern glaubte, daß als Folge des Nachgebens in diesen Fragen, die dem König von Bayern vorbehaltenen Reservatrechte hinfällig werden würden. Die bayrische Prüfung der Verfassungsartikel und des Versailler Vertrages führte somit zu dem Ergebnis, daß ein Erinnerungsrecht der Reichsgewalt in bezug auf neue Eisenbahnprojekte Bayern gegenüber auch von dem Gesichtspunkt der Landesverteidigung nicht abgeleitet werden könnte[16]).

Als Bismarck eine Auskunft über einen von Bayern beabsichtigten Bahnbau am 17. September 1872 verlangte — es handelte sich um die Grenzbahn Landau—Eisenstein — erwiderte die bayrische Regierung am 5. März 1873, daß vor der Konzessionierung der Bahn die Genehmigung des

12) Ebenda.
13) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen 21, S. 11 ff.
15) dgl. S. 14.
14) Der Artikel besagt, daß das Eisenbahnwesen in Bayern vorbehaltlich der Bestimmung im Artikel 46 der Beaufsichtigung des Reiches und der Gesetzgebung desselben unterliegt.
16) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen Nr. 21, S. 18.

bayrischen Generalstabes eingeholt worden sei. Das Reichskanzleramt war also bewußt übergangen und somit eine wichtige Reichsinstitution ausgeschaltet worden. Abgesehen von der prinzipiellen Frage glaubte Bayern, selbst wenn das Reichskanzleramt über den Bahnbau anderer Ansicht sein sollte, diesen nicht mehr aussetzen zu können, da sonst die Regierung sowohl dem Landtage als auch Oesterreich-Ungarn gegenüber in eine unhaltbare Lage kommen würde. Diesen Standpunkt kann man verstehen, andererseits mußte sich die bayrische Regierung sagen, daß diese ihre Stellungnahme sehr leicht den Anlaß zu einem größeren Konflikt mit dem Reichskanzleramt abgeben könnte. Um diesen zu vermeiden, hätte wohl schon vor Beginn des Bahnbaues eine Einigung erzielt werden können. Vielleicht war wirklich gegen den beabsichtigten Bahnbau nichts einzuwenden oder Bismarck wollte einen Streit im Interesse des jungen Reichsbaues vermeiden; jedenfalls gab er noch nachträglich seine Einwilligung zur Ausführung des Projektes. Im Interesse der Reichsverteidigung machte er nur geltend, daß es unbedingt erforderlich sei, alle größeren Kunstbauten mit Sprengvorrichtungen zu versehen. Ausdrücklich betonte Bismarck, daß die bayrische Regierung eine prinzipielle Rückäußerung über die Konzessionsfragen noch zu erwarten hätte. Bevor es aber dazu kam, traten andere Fragen in den Vordergrund.

Im März 1873 trat der bisherige preußische Handelsminister und Leiter des preußischen Eisenbahnwesens, von Itzenplitz, infolge der Angriffe des Abgeordneten Lasker von seinem Posten zurück[17]). Bismarck hielt nun die Zeit für gekommen, um in der gesamten Eisenbahnpolitik eine Aenderung eintreten zu lassen. In einem Schreiben vom 1. März 1873 an den damaligen Ministerpräsidenten Grafen von Roon gab er die Hauptlinien der künftigen Eisenbahnpolitik an[18]). Zunächst sollten die Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen voll zur Durchführung gebracht werden, namentlich da, wo dies noch nicht geschehen war. In Preußen beabsichtigte Bismarck, den Eisenbahnbetrieb zu erweitern Bisher herrschte das Privatbahnsystem vor. Die Zahl der Staatsbahnen war so gering, daß man praktisch von einem gemischten System garnicht sprechen konnte. Für das Reich schwebte ihm ein besonderer Plan vor. Das gesamte Eisenbahnwesen sollte unter der Leitung einer zu gründenden Zentralbehörde stehen. „Hierdurch kommt erst der Abschnitt VII der Reichsverfassung, der bisher im Rückstande geblieben war, zur Durchführung". Als neue Eisenbahnaufsichtsbehörde wollte er ein Reichseisenbahnamt gründen. Hierzu brauchte der Kanzler die Zustimmung der Bundesregierungen. Diese wachten jedoch ängstlich darüber, auch nicht den kleinsten Teil ihrer Rechte preisgeben zu müssen. Auf Bismarcks Anfrage[19]) bei den Bundesstaaten wegen Einsetzung dieser Reichsaufsichtsbehörde vom 7. März 1873 verhielten sich die meisten Bundesregierungen ablehnend[20]). In Sachsen bestanden schon damals vornehmlich Staatsbahnen. Infolgedessen spielten

17) Poschinger II, S. 174.
18) Posch. II, S. 173 ff.
19) Leyen, S. 176.
20) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen Nr. 8, S. 7 ff

die wenigen Privatbahnen eine untergeordnete Rolle. Man war hier, was die Aufsichtsbehörden betrifft, schon einen Schritt weiter als in Preußen, wo Aufsichtsbehörden der Staats- und Privatbahnen in einer Hand, dem preußischen Handelsministerium, vereinigt waren. In Sachsen dagegen war die Verwaltung getrennt, da die Staatsbahnen unter der Aufsicht des Finanzministeriums standen, während die Privatbahnen von dem Innenministerium verwaltet wurden. Eisenbahnkonzessionen konnten außerdem nur durch Gesetz vergeben werden. Auch dies war ein Vorzug im Vergleich mit Preußen, wo die Konzessionsfrage nicht genau geregelt war und infolgedessen wiederholt zu Mißhelligkeiten geführt hatte. Von seinem sächsischen Standpunkt aus war also das Verhalten des Ministerpräsidenten von Friesen verständlich, der in der neuen Behörde in der Hauptsache eine Vertreterin preußischer Interessen sah und sich von ihr keine Kräftigung der Reichseinheit versprach. Nach seiner Ansicht hätte die Einsetzung einer Reichsbehörde für das Eisenbahnwesen einen nicht verfassungsmäßigen Eingriff in das innere Staatsrecht der Bundesstaaten bedeutet. Ferner glaubte Friesen, daß die gute Eisenbahnverwaltung Sachsens einer schlechteren von seiten des Reiches Platz machen würde. Ein weiterer Grund, Bismarcks Plan abzulehnen, war für den sächsischen Ministerpräsidenten die Annahme, daß eine Reichsaufsicht über den gesamten Bahnbetrieb einen ungeheueren Beamtenapparat erfordern und eine empfindliche Schwächung des Ansehens der Landesregierungen bedeuten würde. Genau wie Sachsen lehnte auch Bayern Bismarcks Plan ab. Sind die formalen Gründe Bayerns teilweise auch andere gewesen — Bayern beruft sich vornehmlich auf seine Reservatrechte — so waren sie im letzten Grunde doch auf den gleichen Nenner zu bringen: Furcht vor einem übermäßigen Erstarken des preußischen Einflusses, denn nur dieser war es, den man hinter dem Vorhaben Bismarcks vermutete. Alles was man in Berlin plante, wurde zunächst als ein Versuch, die preußischen Belange zu stärken, betrachtet. Teils war diese Annahme der Bundesstaaten nicht unberechtigt, während andererseits auch nicht außer acht gelassen werden darf, daß Bismarck häufig nicht nur von den preußischen Geheimräten, sondern auch von seinen preußischen Ministerkollegen wegen seiner — nach ihrer Ansicht — allzugroßen Reichsfreundlichkeit angefeindet wurde. Bayern betonte auch jetzt wieder, eine Aufsicht über die Privatbahnen erfolge durch mehrere Instanzen und es sei mit dem Resultat voll zufrieden. Im übrigen zog es sich hinter seine verfassungsmäßig garantierten Reservatrechte zurück, indem es betonte, eine Aufgabe dieser Rechte stehe außer Frage. Infolgedessen sei es an dem Plan einer Reichsaufsichtsbehörde für das Eisenbahnwesen völlig uninteressiert. Württemberg maß der Angelegenheit nur eine untergeordnete Rolle bei, da es im ganzen Lande nur zwei unbedeutende Privatbahnen hatte. Alle übrigen Bahnen gehörten dem Staate. Diese unter Reichsaufsicht zu stellen, lehnte es aus denselben Gründen wie Sachsen und Bayern ab. Die Antwort Badens enthielt die gleichen Ansichten. Hessen nahm eine geteilte Stellungnahme ein, da es die Uebertragung der Eisenbahnkonzession an das Reich ablehnte, im übrigen aber die Ausführung des Abschnittes VII der

Reichsverfassung begrüßte. Aehnlich äußerten sich Oldenburg und die beiden Mecklenburg.

Volle Zustimmung fand Bismarcks Plan nur bei Braunschweig, Sachsen-Meiningen, Coburg-Gotha, Lübeck und Bremen. Im Prinzip war auch Hamburg einverstanden. Doch schlug es als Vertreterin von hauptsächlich wirtschaftlich interessierten Gruppen eine vorausgehende Beratung von Fachmännern des Eisenbahn- und Transportwesens vor. Dabei gab es noch dem Wunsche Ausdruck, daß die zu errichtende Behörde nicht nur aus Staatsbeamten bestehen möge. Ein Einwand, der wohl Berechtigung hatte. Von preußischer Seite hatte der Kriegsminister von Kameke des Kanzlers Programm freudig begrüßt und dabei betont, wie nötig es im Interesse der Reichsverteidigung sei, sämtliche deutschen Eisenbahnen der Aufsicht einer Reichsbehörde zu unterstellen[21]).

Die Antworten der Bundesstaaten, besonders die der mittleren, waren in ihrer Gesamtheit für Bismarck nicht gerade ermutigend. Dennoch gab er seinen einmal gefaßten Entschluß nicht auf, sondern behielt das Endziel unverrückt vor Augen. Auf diesem Wege — unter Mithilfe der Bundesstaaten — schien sich sein Ziel nicht verwirklichen zu lassen. Deshalb bemühte er sich um die Unterstützung von anderer Seite. In Presse und Parlament machte er mit vollem Erfolg für seinen Plan Stimmung. Ende April 1873 brachte der württembergische Abgeordnete Dr. Elben, der sich wohl vorher mit Bismarck in Verbindung gesetzt hatte, im Reichstag einen Gesetzentwurf ein, „betreffend die Errichtung eines Reichseisenbahnamtes zur Ausübung der dem Deutschen Reiche in bezug auf das Eisenbahnwesen zustehenden Befugnisse". Bismarck begrüßte in einer Rede bei der ersten Lesung des Gesetzentwurfes vom 17. Mai 1873 den Antrag „gegenüber einer wohlbegründeten Praxis ohne vorherige Verständigung mit dem Bundesrat freudig, wie man lang ersehnte Hilfstruppen begrüßt". Er sagte ihm wohlwollende Unterstützung zu, um sein „schwer belastetes kanzlerisches Gewissen durch Ausführung dieses Antrags zu entlasten"[22]). In seiner markanten, bilderreichen Sprache bezeichnete er den Abschnitt VII der Reichsverfassung als ein geladenes Gewehr, dem nur der Abzug fehle, an dem es abgedrückt werden könne. Diesen Abzug solle, um mit Bismarck zu sprechen das Reichseisenbahnamt darstellen. Wenn nun seit Jahren „einer der bedeutendsten und für den Verkehr, für die öffentliche Wohlfahrt, für das Wohlbefinden des Publikums wichtigsten Abschnitte eine Ausführung so gut wie garnicht gefunden hat", so liege das nach seiner Ansicht nur an dem Fehlen einer „nötigen Unterlage", deren er bedürfe, „um eine Vorlage der Regierung zustande zu bringen". Ferner führte er aus: „Ich hoffe, daß die Hindernisse, die bisher obwalteten, behoben sein werden, denn ich weiß, daß der jetzige Herr Handelsminister in Preußen[23]) mit mir vollständig einverstanden darüber ist, wenn ich sage, daß ich diesen Antrag . . . freudig . . . begrüße". Aus der Mitte des Reichstags trat dem Gesetzentwurf kein eigentlicher Widerstand entgegen, auch bei der zweiten und dritten Lesung nicht. So

---

21) Vgl. Leyen, S. 57.
22) Vgl. Reichstagsrede vom 17. 5. 73. Abgedruckt Friedrichsruher Ausgabe Bd. 11. S. 330.
23) Gemeint ist Achenbach.

wurde das Gesetz angenommen, ohne daß ein nochmaliges Eingreifen Bismarcks nötig geworden wäre. Jetzt kam es nur auf die Haltung des Bundesrats an. Wie die Stimmung hier sein würde, konnte sich Bismarck nach den Antworten der einzelnen Bundesstaaten auf die Anfrage vom 7. März 1873 wegen der beabsichtigten Einsetzung des Reichseisenbahnamtes denken. Wider Erwarten ergab die Abstimmung im Bundesrat ein günstigeres Ergebnis, als er angenommen hatte, denn es stimmten nur Württemberg und die beiden Mecklenburg dagegen. Der Kaiser genehmigte den Erlaß des Gesetzes, und es wurde am 27. Juni 1873 verkündet. Am 16. September desselben Jahres nahm das Amt seine Tätigkeit auf, nachdem der Etat für die neue Behörde vom Reichstag bewilligt worden war. Geleitet wurde es zunächst von dem Präsidenten Scheele. Die Aufgaben des neuen Reichsamtes umriß Bismarck mit folgenden Worten, es sollte „die Behörde sein, bei welcher alles Material über das Eisenbahnwesen — alle Berichte, Tarife, Fahrpläne — zusammenlaufen" und „die Kontrolle üben, daß die von Reichswegen erlassenen und noch zu erlassenden Bestimmungen auch wirklich zur Ausführung kommen"[24]).

2. Kapitel:

Die Aufgaben des Reicheisenbahnamtes.

Eine der nächsten Aufgaben des Reichseisenbahnamtes war die Schaffung eines Reichseisenbahngesetzes, mit dessen Ausarbeitung der Präsident des Reichseisenbahnamtes beauftragt wurde. In der preußischen Bahnverwaltung bestand seit Uebernahme des preußischen Handelsministeriums durch v. d. Heydt im Jahre 1848 noch die Vereinigung von Staats- und Privatbahnen unter einer Oberaufsicht, der des preußischen Handelsministeriums[25]). Solange Itzenplitz im Amte gewesen war, wollte Bismarck mit Rücksicht auf ihn keine Aenderung eintreten lassen. „Diese Rücksicht fällt fort, wenn jetzt seine Exzellenz der Herr Graf von Itzenplitz, der seit 10 Jahren an den großen politischen Arbeiten der Regierung seinen vollen Anteil genommen hat, aus seiner Stellung als Handelsminister scheidet und die Rücksicht auf die persönliche Ueberzeugung eines langjährigen Kollegen für mich nicht mehr maßgebend bleibt"[26]).

Nachdem Bismarck dem Anfang 1873 neuernannten Handelsminister Dr. Achenbach gegenüber seine Bedenken über eine weitere gemeinsame

---

24) Posch. Bismarck Jahrbuch I, S. 58 ff.
25) Vgl. hierzu Friesen III S. 304/305.
26) Posch. II, S. 174.

Verwaltung von Staats- und Privatbahnen geäußert hatte[27]), teilte dieser zunächst die Eisenbahnverwaltungen seines Ministeriums in zwei Abteilungen, eine für die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen, während die andere die Oberaufsicht über die Privatbahnen erhielt. An der Spitze einer jeden Abteilung stand ein Ministerialdirektor. Der König und das Staatsministerium genehmigten die Aenderung. Die neue Einrichtung bewährte sich in den kommenden Jahren. Eine grundsätzliche Trennung jedoch, wie sie zum Teil bei den Mittelstaaten bestand, gab es auch jetzt noch nicht, denn die Leiter der beiden Abteilungen hatten doch wieder einen gemeinsamen Vorgesetzten, den preußischen Handelsminister. Es wäre wohl zu einer grundsätzlichen Trennung gekommen — etwa in der Art, daß man zwei verschiedenen Ministerien die Oberaufsicht übertragen hätte — wenn sich Mängel herausgestellt hätten. Diese Neueinteilung gab Anlaß zu der Annahme, man wolle dadurch einer Regelung durch das Reich vorgreifen. Achenbach mag diese Absicht nicht fern gelegen haben, denn bei ihm trat der preußische Partikularismus stark in den Vordergrund. Bismarck nahm deshalb dagegen Stellung. Die Einrichtung einer Stelle für einen Direktor der im Handelsministerium neugebildeten Abteilung für die Beaufsichtigung der Privatbahnen fand die Genehmigung des Abgeordnetenhauses in seiner 24. Sitzung 1875[28]). Doch war dabei gleichzeitig eine Resolution von der Eisenbahnkommission, beantragt worden: „Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen, auszusprechen: daß die weitere gesetzliche Regulierung der Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens durch das Reich ein dringendes Bedürfnis ist". Diese Resolution war ganz im Sinne Bismarcks, denn hierunter war das von Bismarck beabsichtigte Reichseisenbahngesetz gemeint. Hierzu äußerte sich der Kanzler in einem Schreiben an das preußische Staatsministerium vom 9. April 1875 wie folgt: „Sie[29]) erachteten nach den Ausführungen des Referenten eine solche Erklärung für geboten, um einen zustimmenden Beschluß gegen die Deutung zu verwahren, als solle damit dem Vorgehen des Reiches auf diesem Gebiete präjudiziert werden, während — im Gegenteil — die Meinung dahin gehe, daß die neue Einrichtung im Handelsministerium nur eine provisorische sein solle, und die Sache nur dadurch geordnet werden könne, daß die bisher vom Reiche nur unvollständig geübte Aufsicht über das Eisenbahnwesen — einschließlich der Konzessionserteilung — mit der Gesetzgebung in dieser Materie demselben ganz überwiesen werde"[29a]).

Die preußische Staatsregierung erwiderte durch den Handelsminister Achenbach im Abgeordnetenhaus: „. . . . daß durch die erörterte Einrichtung im Handelsministerium — eine schon aus rein geschäftlichen Gründen nicht länger vermeidliche Maßregel — den Rechten des Reiches auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nicht präjudiziert werden könne und solle, daß aber der Staatsregierung der Antrag der Kommissarien nicht erwünscht sei, in-

---

27) In dem Schreiben an den Ministerpräsidenten Grafen Roon vom 1. März 1873, in dem Bismarck die Grundzüge seiner neuen Eisenbahnpolitik bekannt gibt.
28) Die neue Einrichtung hatte die Genehmigung des Staatsministeriums und des Königs schon vorher gefunden und war am 1. April 1874 in Kraft getreten.
29) Die Mitglieder der Kommission.
29a) Leyen, S. 179.

dem es sich nicht empfehle, gelegentlich der vorliegenden Budgetfrage eine so weitgehende Angelegenheit zur Erörterung zu bringen und das Haus in einer bestimmten Richtung zu engagieren, zumal die verfassungsmäßige Kompetenz des Reiches nicht ausreichte, um die Intentionen der vorgeschlagenen Resolution zur Durchführung zu bringen, hierzu vielmehr eine Aenderung der Reichsverfassung erforderlich erscheine"[30]). Als es zur Abstimmung kam, wurde die Resolution abgelehnt. Bismarck nahm gegen den preußischen Handelsminister Stellung, der für ihn eine zu partikularistische Einstellung hatte. „Ich vermag in voller Uebereinstimmung mit den Beschlüssen des Reichstages in den Sitzungen vom 21. April 1870 und 14. Juni 1871 die Auffassung des kgl. Herrn Handelsministers über die Kompetenzfrage nicht teilen, glaube vielmehr, auf Grund des Artikels 4 Nr. 8 der Reichsverfassung, welcher der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung des Reiches das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs unterwirft, den in der Resolution ausgedrückten Gedanken als berechtigt anerkennen und als Reichskanzler dieser meiner abweichenden Ansicht nötigenfalls im Reichstage offen Ausdruck geben zu sollen"[31]).

Bismarck hatte hierbei in der Hauptsache die Einstellung der Mittelstaaten, einschließlich Bayerns, zu dieser Frage im Auge. Er gab dieser Ansicht auch direkten Ausdruck, wenn er sagte: „Es bedarf keiner Auseinandersetzung, welche Wirkung es auf partikularistischen Neigungen zugewandte Bundesregierungen, nicht nur auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens üben müßte, wenn die mächtigste Bundesregierung auch nur in einem Punkte den Schein auf sich nehmen wollte, als sei sie auf diesem Gebiete minder entschlossen, als auf anderen, ihre sonstige nationale Richtung innezuhalten"[32]). Aus diesem Grunde hätte Bismarck die oben erwähnte Kundgebung des Abgeordnetenhauses begrüßt. Im preußischen Handelsministerium blieb die Zweiteilung der Eisenbahnverwaltung bestehen. Allerdings kam es in den folgenden Jahren zu keinen Kompetenzstreitigkeiten mehr. Als später unter dem Handelsminister Maybach der größte Teil der preußischen Privatbahnen angekauft wurde, ging naturgemäß ihre Bedeutung in Preußen mehr und mehr zurück, und die Aufsicht über die nicht dem Staate gehörenden Bahnen spielte nur noch eine untergeordnete Rolle.

Die Regelung des Verhältnisses zwischen der Reichsbehörde und den einzelnen Landesbahnverwaltungen war Aufgabe des noch zu erlassenden Reichseisenbahngesetzes. Diesem Gesetz von preußischer Seite nicht vorzugreifen, sah Bismarck als seine Aufgabe an. Deshalb war er den Absichten des preußischen Handelsministers entgegengetreten. Auch sein Verhalten in diesem Punkte war ein Beweis dafür, daß er nicht die Interessen Preußens, sondern die des Reiches unverrückbar vor Augen hatte.

Das neu gegründete Reichseisenbahnamt sollte eine Entlastung des Reichskanzlers und des Reichskanzleramtes darstellen. Aber es erfüllte

---

30) Ebenda.
31) Leyen, S. 180.
32) Ebenda S. 181.

nicht annähernd die Erwartungen, die Bismarck in diese Behörde gesetzt hatte. Zum großen Teil lag dies wohl an der Person des ersten Präsidenten Scheele, der für den Posten nicht die nötige Eignung besaß. Vor allem aber verstand er es nicht, seine Befugnisse mit denen der Landesaufsichtsbehörden der einzelnen Bundesstaaten in Einklang zu bringen.

Die bisher vom Reichskanzleramt geführten Verhandlungen mit Bayern über die Auslegung der Eisenbahnartikel wurden jetzt vom Reichseisenbahnamt fortgesetzt. Um Bayern gegenüber nochmals zu begründen, warum sämtliche Eisenbahnbauprojekte an zentraler Stelle vorgelegt werden müßten, ließ das Reichseisenbahnamt im Dezember 1873 eine weitere Denkschrift von dem preußischen Kriegsminister ausarbeiten[33]). Darin faßte er nochmals alle Punkte zusammen, die schon in früheren Denkschriften behandelt worden waren. Neu war hier nur die geteilte Stellungnahme zu den strittigen Punkten. Nach seiner Auffassung war eine verschiedenartige Auslegung der Artikel 42—46 möglich. Sie enthielten ganz bestimmte Punkte, nach denen die Aufsicht und Verwaltung von bereits ausgeführten oder der Ausführung entgegengehenden Bahnen besonders nach Artikel 46 Bayern zustehen würde. Dagegen hätte nach Artikel 4 Absatz 8 über diejenigen Bahnen, die erst noch gebaut werden sollten, das Reich und als dessen ausführendes Organ das Reichseisenbahnamt die Aufsicht. Somit wären alle Einzelstaaten — auch Bayern — verpflichtet, die Genehmigung zu Eisenbahnbauten von der vorausgehenden Zustimmung der Reichsbehörde abhängig zu machen. Dieser Lösung merkt man an, daß sie beiden Parteien gerecht zu werden versucht. Das Reich und Bayern brauchten jetzt nur ein wenig von ihren Forderungen nachzugeben, und es hätte sich eine für beide befriedigende Lösung gefunden. Daß das Reich die Ansicht des preußischen Kriegsministers geteilt hat, ergibt sich schon aus der Tatsache, daß die Denkschrift gleich nach München (11. Januar 1874) weitergeleitet wurde. Sie fand jedoch hier kein Entgegenkommen. Man verschanzte sich hinter die verfassungsmäßig garantierten Rechte und hatte nicht Lust, auch nur den geringsten Teil im Interesse der Reichseinheit und Reichsverteidigung abzugeben[34]).

Bismarck sah ein, daß er auf diesem Wege nicht weiterkommen würde. Deshalb versuchte er auf andere Weise sein Ziel zu erreichen. Ihm kam es hauptsächlich darauf an, die Reichsgewalt zu stärken. Denn es hatte sich bei diesen Verhandlungen erwiesen, daß der Abschnitt VII[35]) der Reichsverfassung nicht genügende Gewähr dafür bot, die partikularistischen Bestrebungen der Bundesstaaten mit Erfolg bekämpfen zu können. Um eine straffere Organisation für das gesamte Eisenbahnwesen im Reiche zu schaffen, erhielt der Präsident des Reichseisenbahnamtes Scheele vom Reichskanzler den Auftrag, ein Reichseisenbahngesetz ausarbeiten zu lassen[36]), denn das Reichseisenbahnamt war ohne ein solches nicht in der Lage, sich gegenüber den Bundesregierungen durchzusetzen. Der erste Ent-

33) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen 21, S. 33.
Denkschrift vom 15. Dezember 1873.
34) Antwort vom 12. Juli. Auswärtiges Amt II Eisenbahnwesen Bd. 1. S. 247 ff.
35) Vgl. S. 50.
36) Vgl. Leyen S. 66.

wurf wurde im März 1874 veröffentlicht. Er fand bei keiner Bundesregierung eine zustimmende Kritik. Am 11. Februar 1874 teilte Bismarck dem bayrischen Staatsministerium den Entwurf mit. Ueberraschend konnte dies für Bayern und die übrigen Bundesregierungen nicht sein, denn nach § 5 des Reichsgesetzes[37]) vom 27. Juni 1873 (Gründung des Reichseisenbahnamtes) war es eine der ersten Aufgaben des Reichseisenbahnamtes, ein Reichseisenbahngesetz auszuarbeiten. Für Bismarck kam es jetzt darauf an, eine prinzipielle Regelung der Zuständigkeit des Reiches in Eisenbahnangelegenheiten in bezug auf Bayern herbeizuführen, damit in dem, dem Reichstag vorzulegenden Reichseisenbahngesetz bestimmt ausgesprochen werden könnte, wieweit seine Anwendung auf die bayrischen Bahnen möglich sei. Hatte Bismarck[38]) gegenüber der bayrischen Regierung von „der Ansicht der Reichsmilitärverwaltung" gesprochen und hervorgehoben, daß nur an zentraler Stelle die Bedürfnisse der Landesverteidigung übersehen und beurteilt werden könnten, so erinnerte die bayrische Antwort vom 12. Juli 1874 daran, „daß nach Lage der gegenwärtig geltenden Verfassung ein militärisches Zentralorgan des deutschen Reiches"[39]) überhaupt nicht bestehe, zumal die Militärverwaltung Bayerns nach der Verfassung auch in dieser Hinsicht eine Ausnahmestellung gegenüber den anderen Bundesregierungen einnehme. Weder der Militärausschuß des Bundesrates noch der preußische Generalstab, noch das preußische Kriegsministerium seien berufene Organe für die Vertretung der bayrischen Belange in bezug auf die Landesverteidigung. Nur in denjenigen Fällen, in denen ihr „das von ihr selbst jederzeit hochgehaltene Verteidigungsinteresse"[40]) beteiligt erscheine, wolle sie eine militärische Prüfung der Eisenbahnbauprojekte durch das Reich gewähren. Da nun das beabsichtigte Reichseisenbahngesetz die Zuständigkeit der Landesbehörden in hohem Maße im Interesse des Reichs beschränken wollte, kam die bayrische Regierung zwangsläufig zu einer Ablehnung desselben. Aus gleichen Motiven lehnte Sachsen den Entwurf ab[41]). Auch die württembergische Regierung[42]) war gegen jede Einmischung der Reichsregierung in die Angelegenheiten ihres Ressorts, zumal in Württemberg fast ausschließlich Staatsbahnen bestanden und die Landesregierung ihren Einfluß darauf unter keinen Umständen verringern lassen wollte. Besonders scharf gegen den Gesetzentwurf sprach sich der württembergische Abgeordnete Moritz Mohl[43]) in einer Schrift „Ueber den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes und dessen Unzulässigkeit" aus. Er lehnte den Entwurf auf das entschiedenste ab, da nach seiner Ansicht die deutschen Staaten hierdurch eine Mediatisierung auf einem der wichtigsten Gebiete ihrer Hoheitsrechte erfahren würden wie nie zuvor. Für die meisten mittleren und größeren Staaten Deutschlands würde der

---

37) Wortlaut des Gesetzes abgedruckt Leyen S. 178 f.
38) Denkschrift vom 11. Februar 1874. Auswärtiges Amt Bd. 1. Eisenbahnwesen S. 131.
39) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen 21, S. 36 ff.
40) " " 21, S. 36 ff.
41) Vgl. Friesen III, S. 312 ff.
42) Hauptarchiv des Ausw. Amtes Eisenbahnwesen II, Band 1, S. 140. Datum aus den Akten nicht ersichtlich.
43) Vgl. Mohl: „Ueber den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes und dessen Unzulässigkeit". Stuttgart, August 1874.

Entwurf, wenn er zum Gesetz werden sollte, „den finanziellen Ruin und große volkswirtschaftliche und sittliche Nachteile zur Folge haben". Mohl hielt es deshalb für seine „heilige Pflicht", die „unrichtigen Anschauungen, welche diesem Entwurfe und seinen Motiven zu Grunde liegen, und ihre verderbliche Tragweite" nachzuweisen. „Ein so tief in die Rechte und innersten Lebensinteressen der deutschen Staaten eingreifender Gesetzentwurf ist noch nie erschienen"[44]). Der preußische Gesandte in Stuttgart übermittelte die Schrift am 10. August 1874 dem Auswärtigen Amt[45]), das sie an das Reichseisenbahnamt weiterleitete. Der Gesandte betonte, daß der Verfasser in Württemberg besonders auf volkswirtschaftlichem Gebiet eine bedeutende Rolle spiele, auch in Eisenbahnangelegenheiten werde er als Autorität betrachtet. Auf die Frage, ob und in welcher Form der Schrift entgegenzuarbeiten wäre, erhielt er die Antwort[46]), daß es vollständig genügen würde, Mohl in einem Zeitungsartikel entgegenzutreten. Eine ausführliche Entgegnung hielt das Reichseisenbahnamt nicht für erforderlich, da der „notorisch partikularistische Standpunkt" des Verfassers die Bedeutung seiner Angriffe vermindern würde. Diese Ansicht hat wohl ihre Richtigkeit, wenn selbst der Bruder Moritz Mohls von ihm sagt, daß „ihm sein stark hervortretender Lokalpatriotismus den klaren Blick für die sachliche Beurteilung der Verhältnisse oft getrübt habe"[47]). Vielleicht hielt aber auch das Reichseisenbahnamt ein weiteres Eingehen auf die Schrift für überflüssig, da der von allen Seiten auftretende Widerstand gegen den Entwurf des Reichseisenbahngesetzes so groß war, daß es von vornherein unmöglich erschien, dieses Gesetz durchzubringen.

Die Haltung der Privatbahnen war ähnlich. Sie sahen in dem Entwurf eine Einmischung in ihre Rechte, die sich zum Nachteil des allgemeinen Verkehrs auswirken müßte[48]). Das völlige Scheitern des Entwurfes eines Reichseisenbahngesetzes hatte zur Folge, daß der bisherige Präsident des Reichseisenbahnamtes Scheele im Mai 1874 seinen Abschied nahm und durch Maybach ersetzt wurde der „ein durch seine vorzügliche Verwaltungstätigkeit und Energie bekannter und wirklich sachverständiger höherer Eisenbahnbeamter"[49]) war.

Auch in einer anderen Angelegenheit war es dem Reichseisenbahnamt nicht gelungen seine Ziele durchzusetzen. Es handelte sich hierbei um die Neugestaltung des gesamten Tarifwesens. Bismarck kam es darauf an, eine möglichst große Einheitlichkeit zu erreichen. Der Stein war dadurch ins Rollen gekommen, daß die Privatbahnen eine Erhöhung ihrer Tarife beantragt hatten[50]). Als Begründung gaben sie an, daß eine Erhöhung der Arbeitslöhne eingetreten wäre, außerdem führten sie das Ansteigen der Eisen- und Kohlenpreise an. Bismarck hatte zunächst Bedenken, seine

---

44) Vgl. Mohl.
45) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen, Band 1, S. 130.
46) dgl. „ 1, S. 364.
47) Robert Mohl, I S. 40.
48) Vgl.: „Der vorläufige Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes beurteilt von dem Verein der Privateisenbahnen", Berlin 1875.
49) Friesen, S. 314. und Lucius v. Ballhausen S. 148.

Einwilligung zu geben. Da die Auslandstarife der deutschen Bahnen von den Privatverwaltungen nicht erhöht werden sollten, so war dadurch fremder Einfuhr weit das Tor geöffnet. Später stimmte er zu, verlangte aber von den Privatbahnverwaltungen, sie sollten gleichzeitig mit der Erhöhung der Tarife ein einheitliches Tarifsystem einführen. Damit waren die Privatbahnen einverstanden, aber nicht die einzelnen Bundesregierungen, die größtes Interesse daran hatten, sich die Regelung der Tarife nicht aus den Händen nehmen zu lassen[51]). Deshalb beschlossen sie im Bundesrat eine sofort eintretende Erhöhung der Tarife um 20%[52]). (11. Juni 1874). Die Privatbahnen hatten also von dieser Seite großes Entgegenkommen gefunden und waren auf Bismarck und das Reichseisenbahnamt nicht mehr angewiesen. Eine Bundesratskommission sollte über die Neugestaltung und Vereinheitlichung des Tarifwesens verhandeln[53]). Somit war das Reichseisenbahnamt vollkommen ausgeschaltet. Für Bismarck kam noch hinzu, daß er auch mit der Leitung der preußischen Eisenbahnpolitik nicht einverstanden war. Anstatt, seinem Wunsche, möglichst viele Privatbahnen für den Staat anzukaufen, um dadurch den Einfluß der Staatsbahnen zu stärken, nachzukommen, ließ Achenbach in der Hauptsache den Privatbahnen seine Unterstützung angedeihen[54]). Um die Eisenbahnpolitik des Reichseisenbahnamtes kümmerte er sich wenig.

Nachdem Maybach die Leitung des Reichseisenbahnamtes übernommen hatte, ließ er einen neuen Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes ausarbeiten. Im April 1875[55]) wurde er unter dem Titel „Vorläufiger Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes" veröffentlicht. Er unterschied sich von dem vorausgehenden hauptsächlich in folgendem: Das Konzessionswesen sollte danach „bis zur anderweitigen reichsgesetzlichen Anordnung" nicht an das Reich übergehen. Hierdurch wollte man den Bundesstaaten entgegenkommen. Da das Konzessionswesen in dem früheren Entwurf dem Reiche zufallen sollte, hatte gerade dieser Punkt die erbitterte Gegnerschaft der Mittelstaaten hervorgerufen. In dem ersten Entwurf war für die Eisenbahnen ein neues Transportrecht aufgestellt worden. Dies ließ man in dem neuen fallen, um die Schwierigkeiten nicht noch zu vermehren. Maßgebend mag auch folgendes gewesen sein: man rechnete in nicht allzu ferner Zeit auf ein internationales Eisenbahntransportrecht, wie es dem Verkehr, der doch gerade in damaliger Zeit bedeutend zunahm, entsprechen würde[56]). Was die Meinungsverschiedenheit mit Bayern über Auslegung der Verfassungsartikel betraf, so ging auch dieser Entwurf von der Voraussetzung aus, daß die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in vollem verfassungsmäßigen Umfange auf das Reich übergehen müsse und in erster Instanz von dem Reichseisenbahnamt auszuführen sei. Das Reichseisenbahnamt machte aber den Bundesregierungen

---

50) Poschinger: Bismarck und der Bundesrat, III, S. 147 ff.
51) Vgl. Schneider: S. 26 ff.
52) Vgl. Burmeister, S. 14.
53) Vgl. Poschinger, Bismarck u. der Bundesrat III, S. 147 ff.
54) Vgl.: Poschinger, Bismarck u. der Bundesrat III, S. 17.
55) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen, Bd. II, S. 17.
56) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen II, Band 2, S. 48.

einige Zugeständnisse, da die schroffe Ablehnung des ersten Entwurfes nur darauf zurückzuführen war, daß sich die Bundesregierungen aller ihrer bisherigen Rechte beraubt glaubten. Jetzt wollte die Reichsbehörde die Mittelstaaten zur Annahme des Entwurfes geneigter machen, indem sie dem Bundesrat, also der Vertretung der Bundesstaaten, das Recht einräumte, über die Beschaffenheit der Vorarbeiten, die Konzessionsbedingungen, die Bildungen der Reserve- und Erneuerungs-Fonds zu wachen. Dennoch gab man sich keinen großen Hoffnungen hin. Maybach nahm an, daß auch dieser Entwurf von den verschiedensten Seiten lebhaft angefochten werden würde. Nach seiner Ansicht werde er wohl den partikularistischen Regierungen zu weit, dem Publikum jedoch hier und dort nicht weit genug gehen[57]). Trotzdem glaubte er, daß infolge der Zugeständnisse, die er enthielt, doch eine Einigung erzielt werden könne. Den Privatbahnen brachte der Entwurf Erleichterungen schon deshalb, weil der bisher herrschende Dualismus in der Aufsichtsführung von Landes- und Reichsbehörde verschwinden sollte.

Das Reichseisenbahnamt beabsichtigte, zunächst mit den Vertretern der einzelnen Regierungen informatorische Vorbesprechungen aufzunehmen[58]). Denn nur dadurch war zu erfahren, wieweit der Entwurf überhaupt auf Unterstützung bei den Bundesregierungen rechnen konnte. Bevor es hierzu kam, setzte der Widerstand der Bundesstaaten ein, diesmal von Sachsen ausgehend. Der sächsische Außenminister hatte an alle deutschen Regierungen eine auf die beabsichtigte Konferenz bezügliche Zuschrift gerichtet[59]). Darin gab er den großen Bedenken Ausdruck, die er gegen das beabsichtigte Reichseisenbahngesetz hatte. Die sächsische Regierung sei sehr beunruhigt durch den ihr vorgelegten Entwurf. Derselbe gehe mehrfach über die Kompetenz des Reiches hinaus und infolgedessen mache er Verfassungsänderungen notwendig. Sachsen glaubte natürlich einen Teil seiner Eisenbahnrechte zu verlieren, vor allen Dingen das Aufsichtsrecht, denn im Artikel 2 des Entwurfes hieß es ganz eindeutig: „Die unmittelbare Aufsicht über das Eisenbahnwesen steht dem Reiche zu“. Sachsen vertrat nun in der Denkschrift den Standpunkt, eine Kontrolle der Bahnen könnte von den einzelnen Staaten viel besser ausgeübt werden als von der Reichsbehörde. Im übrigen befürchtete es, daß — falls die beabsichtigte Regelung eintreten sollte — den Bundesstaaten bedeutende Kosten erwachsen würden. Aus diesen Gründen schlug die sächsische Regierung vor, die Vertreter der übrigen deutschen Staaten sollten sich vor Beginn der Besprechung mit dem sächsischen Bevollmächtigten in Verbindung setzen, um ein „gemeinsames und einstimmiges Verhalten“ gegenüber der Reichsvorlage zustande zu bringen. Dieses „einstimmige Verhalten“ kann nur so aufgefaßt werden, daß man von vornherein die Reichsbehörde vor eine geschlossene Front der Gegner des Reichsbahngesetzes stellen wollte. Dies gelang auch. Die Beratungen fanden vom 7.—12. Juni 1875 in Berlin statt[60]), ohne daß dabei ein posi-

57) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen II, Band 2, S. 91.
58) Vgl. Leyen S. 68.
59) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen, II, S. 123 ff. Datum aus den Akten nicht ersichtlich.
60) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen, Band 1, S. 198.

tives Ergebnis herausgekommen wäre. Gleich am ersten Sitzungstage prallten die Gegensätze zwischen Bundesstaaten und Reichsbehörde bei Besprechung des Artikels 2 aufeinander, da er die unmittelbare Aufsicht über das Eisenbahnwesen dem Reiche unterstellte, soweit nicht der Artikel 3 Ausnahmen gestattete. Diese Ausnahmen waren jedoch so unbedeutend, daß sie gar nicht weiter in Betracht kamen. Fast sämtliche Mittelstaaten erhoben Einspruch dagegen, daß ihre Rechte übergangen würden. Das Reich wollte das unmittelbare Aufsichtsrecht ausüben, während die Bundesstaaten nur eine mittelbare Aufsicht des Reiches zugestehen wollten. Eine Einigung ließ sich nicht erzielen und die Vorbesprechungen wurden beendet, ohne das geringste Resultat gezeitigt zu haben.

Auch von seiten des preußischen Handelsministeriums war der Versuch unternommen worden, einen Weg zu zeigen, wie das Eisenbahnaufsichtswesen geregelt werden könnte[61]). Nach dessen Ansicht gab es zwei Möglichkeiten, eine allgemeine Regelung zu erzielen. Die erste war die Errichtung einer nur kontrollierenden und durch die Landesbehörden mittelbar einwirkenden Reichszentralstelle. Die zweite Möglichkeit sah das Handelsministerium darin, sämtliche Landesaufsichtsbehörden restlos zu beseitigen und jegliche Aufsicht unterer und oberer Instanz durch das Reich ausüben zu lassen. Da der preußische Handelsminister doch wohl den Widerstand der übrigen Bundesstaaten gegen eine solche — im Reichsinteresse — ideale Lösung genau kannte, mußte er wissen, daß sie nicht möglich war.

Maybach gab auch jetzt noch den Gedanken nicht auf, ein Reichseisenbahngesetz zustande zu bringen. In diesem Sinne äußerte er sich am 11. September 1875 auch dem Reichskanzler gegenüber[62]). Bismarck und das Reichseisenbahnamt hatten nach ihren bisherigen Erfahrungen wohl eingesehen, daß auf diesem Wege schwerlich jemals ein solches Gesetz zustande kommen würde. Denn immer war mit dem Widerstand der partikularistisch eingestellten Bundesstaaten zu rechnen. Wollte man von seiten des Reiches dennoch zum Ziele gelangen, so mußte ein anderer Weg beschritten werden. Von dem damaligen Chef der Reichskanzlei, von Tiedemann, wurde Bismarck vorgeschlagen, genau so zu verfahren wie 1873 bei Gründung des Reichseisenbahnamtes. Es sollte aus der Mitte des Reichstages für ein Reichseisenbahngesetz Stimmung gemacht werden. Der Reichskanzler war bereit, diesen Weg zu gehen. Für den Plan setzte sich auch der Abgeordnete Miquel ein[63]). Dem Präsidenten Maybach kamen jedoch Bedenken. Er war nur dann für ein abermaliges Einbringen eines Reichseisenbahngesetzes, wenn dessen Annahme durch den Reichstag sicher wäre. Dies erschien ihm zweifelhaft. Das Fehlschlagen des Versuches würde die Lage gegenüber den Bundesregierungen nur verschlechtern. Deshalb empfahl Maybach zunächst eine abwartende Haltung einzunehmen. Nach seiner Ansicht mußten im Laufe der Zeit die bestehenden Eisenbahnverhältnisse sich so entwickeln, daß das Reichseisenbahngesetz unbedingt notwendig werden

61) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen, Band 1, S. 360. Denkschrift vom 26. August 1874.
62) Vgl. Schneider S. 40.
63) Vgl. Tiedemann II, S. 45 ff.

würde[64]). Dennoch erklärte er sich zu der erneuten Ausarbeitung eines Entwurfes bereit, zumal auch der Abgeordnete Miquel an das Gelingen dieses neuen Planes glaubte und selbst den Antrag mit Unterstützung Abgeordneter anderer Fraktionen im Reichstag einbringen wollte. Miquel hoffte, dabei auch auf die Unterstützung der Fortschrittspartei rechnen zu können. Zunächst wollte man die Angelegenheit geheim behandeln. Bismarck war einverstanden, doch wünschte er, daß seine Person nicht in den Vordergrund treten und er selbst nicht als beteiligt erscheinen sollte.

3. Kapitel:

Bismarcks vergeblicher Versuch, eine deutsche Reichsbahn zu schaffen.

Bald aber trat dieser Versuch, ein Reichseisenbahngesetz zustande zu bringen, mehr und mehr in den Hintergrund, denn ein neuer Plan, der in seinen Ausmaßen viel größer war als alle anderen, die sich bisher auf die Eisenbahnpolitik erstreckt hatten, war in Bismarck herangereift. Er sah die Machtlosigkeit des Reichseisenbahnamtes, das, wie wir schon festgestellt haben, sich nach keiner Seite hin mit seinen Plänen durchzusetzen vermochte, was sich besonders bei den Entwürfen für ein Reichseisenbahngesetz gezeigt hatte. Dies rührte daher, daß dem Eisenbahnamt ein direkter Einfluß auf die Eisenbahnen fehlte. Immer standen die Landesaufsichtsbehörden zwischen ihm und den einzelnen Staats- und Privatbahnen. Deshalb war dem Kanzler der Gedanke gekommen — und je länger er sich damit beschäftigte, um so vertrauter wurde er ihm — einen Teil sämtlicher Bahnen für das Reich anzukaufen. Zunächst dachte er nur an die Privatbahnen der einzelnen Bundesstaaten. Preußen sollte dabei mit gutem Beispiel vorangehen und seinen gesamten Eisenbahnbesitz an das Reich abtreten. Während seines Aufenthaltes in Varzin im Frühjahr und Sommer 1875 beschäftigte sich der Reichskanzler mit den Einzelheiten seines Planes. Er besprach sich darüber auch mit dem bei ihm vom 20.—22. August 1875 zu Besuch weilenden württembergischen Minister v. Mittnacht[65]). Bismarck äußerte hier Bedenken, ob die Annahme des beabsichtigten Reichseisenbahngesetzes

64) Vgl. Tiedemann II, S. 45 ff.
65) Vgl. Mittnacht: S. 57 f.

noch während der kommenden Reichstagssitzungsperiode geschehen könnte. Für ihn war es zweifelhaft ob sich überhaupt eine Einigung erzielen lassen würde. Was seinen neuen Plan betraf, erwähnte er nur den Ankauf der Privatbahnen für das Reich[67]. Doch ließ er auch schon die Möglichkeit durchblicken, einen größeren Eisenbahnkomplex für das Reich zu erwerben. Mittnacht meinte, daß es nicht so schwer sein dürfte, ein Reichseisenbahngesetz zustande zu bringen. Allerdings müßten die Rechte der Landesaufsichtsbehörden mehr geschont werden, als das in den bisherigen Entwürfen geschehen sei. Dagegen hielt er es für ausgeschlossen, daß ein größerer Bundesstaat sein Eisenbahnnetz an das Reich abtreten würde. Als rechtliche Begründung für die Stellungnahme der Bundesstaaten führte er die Artikel der Reichsverfassung an, die den Staaten den Besitz ihrer Bahnen garantierten. Auch die finanzpolitische Regelung schien Mittnacht schwierig[66]. Diese Bedenken teilten auch Bismarck und Maybach. Daß sich der Reichskanzler schon jetzt mit dem Vertreter eines Bundesstaates über die doch erst in der Erwägung befindlichen Fragen besprach, zeugt davon, daß er an ein „Mediatisieren der Bundesstaaten", wie ihm so oft von dieser Seite vorgeworfen wurde, nicht dachte. Wie auch ihre Entscheidung über diese schwerwiegenden Fragen ausfallen würde, er ließ ihnen freie Hand. Mit Maybach überlegte er den Ankauf der Privatbahnen und den Weg, der dazu zu beschreiten wäre. Maybach glaubte, eine Unterstützung dieser Ideen und Ziele bei der Oeffentlichkeit zu finden. In der Presse ließ er die Frage des Ankaufs der Bahnen für das Reich erörtern. Die „Weserzeitung"[68] und der „Aktionär"[69] äußerten sich wie folgt: Da bisher die Schwierigkeiten, ein Reichseisenbahngesetz zustande zu bringen, so groß gewesen wären, sei es vielleicht angebracht, von seiten des Reiches die Bahnen zu erwerben. Die Aufnahme, die diese Artikel fanden, waren natürlich geteilt.

Der Deutsche Handelstag erblickte in seinem Rundschreiben vom 12. November 1875 in dem Uebergang der Bahnen auf das Reich eine Forderung der Zeit[70]. Auch der Reichstag, dem Maybach seine neuen Pläne am 2. und 24. November 1875 näher ausführte, brachte ihnen Verständnis entgegen[71]. Besonders waren es hier die liberalen Parteien, die freudig zustimmten. Sahen sie doch hierin einen Weg, eine größere Zentralisierung des Reiches durchzuführen. Sie glaubten sich dadurch ihrem alten Ziele, Reichsministerien einzuführen, ein bedeutendes Stück nähergebracht. Bismarck selbst hatte bisher zu dem Reichseisenbahnplan in der Oeffentlichkeit noch keine Stellung genommen. Hierzu kam es am 11. Dezember 1875 bei einer parlamentarischen Abendgesellschaft. Bei dieser Gelegenheit verkündete er den Abgeordneten aller Parteien, daß er beabsichtige, sämtliche Bahnen für das Reich anzukaufen[72]. Vom Reichstage war keine

66) Vgl. Mittnacht S. 57 ff.
67) Maybach weilte am 11. September 1875 in Varzin.
68) Am 9., 13. und 14. Oktober 1875.
69) Am 21., 27. und 30. Oktober 1875.
70) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen Bd. 2, S. 224 ff.
71) Vgl. Leyen S. 98.
72) Vgl. Friesen III, S. 337.

Gegnerschaft zu erwarten, wohl aber war mit einer solchen der Mittelstaaten zu rechnen. Obwohl Bismarck als ersten den württembergischen Minister von Mittnacht in seinen Plan eingeweiht hatte, war dieser der erste Vertreter der Bundesstaaten, der gegen den Reichseisenbahnplan Stellung nahm. Bei der Eröffnung der Bahn Ulm—Heidenheim am 4. Januar 1876 erklärte Freiherr von Mittnacht, Württemberg denke garnicht daran, seine Eisenbahnen an das Reich zu veräußern[73]). Bald auch ließ die sächsische Regierung ihre Stimme gegen den Bismarckschen Plan vernehmen. In einem Erlaß an ihren Gesandten in Berlin vom 24. Januar 1876 führte sie folgendes aus[74]): Die sächsische Regierung habe keine Veranlassung, über einen vom preußischen Staatsministerium gefaßten Beschluß, die preußischen Staatsbahnen an das Reich verkaufen zu wollen, auch nur eine Ansicht zu äußern. Ob das Deutsche Reich jedoch die preußischen Bahnen ankaufen wolle, wenn sie ihm angeboten würden, sei eine Frage, die nur durch den Bundestag und den Reichstag entschieden werden könne. Für Sachsen sei die Frage nach eingehender Prüfung dahin zu beantworten, daß dem Ankaufe der preußischen Staatsbahnen durch das Reich so wesentliche und so tiefgehende Bedenken entgegenständen, daß es im Bundesrate nicht dafür stimmen könne. Eine Abschrift dieses Erlasses wurde am 26. Januar 1876 an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, von Bülow, und an die Regierungen von Bayern und Württemberg gesandt. Sachsen war noch besonders deshalb verstimmt, weil es bisher über die Absichten Bismarcks ganz im unklaren gelassen worden war[75]). Als zunächst nur das Gerücht auftauchte, Bismarck wollte sämtliche Bahnen für das Reich ankaufen, wandte sich der sächsische Minister von Friesen durch den preußischen Gesandten an den Reichskanzler und bat um Auskunft, ob und inwieweit etwas Wahres an diesen Meldungen sei. Am 30. Dezember 1875 erhielt Friesen die Antwort, die preußische Regierung habe die Absicht, die in Preußen befindlichen Privatbahnen anzukaufen und in Staatsbahnen zu verwandeln. Dies empfehle sich besonders aus volkswirtschaftlichen Gründen. Um die Bestimmungen der Reichsverfassung durchzuführen, sei Bismarck zu dem Entschluß gekommen, den Ankauf der Privatbahnen auf das ganze Reich auszudehnen[76]). Das Reich sollte sich also in den Besitz der Privatbahnen setzen. In seiner Antwort betonte Bismarck ausdrücklich, hierbei handele es sich nur um den Ankauf der Privatbahnen; die Staatsbahnen der einzelnen Bundesstaaten seien in jene Kombination nicht einbegriffen. Das Privateisenbahnsystem führe nur zu einer Ausnutzung der Allgemeinheit zu Gunsten einer kleinen Interessengruppe. Außerdem werde die Vielzahl der Privatbahnen die schon ohnehin nicht leichten Aufgaben des Reichseisenbahnamtes nur noch erschweren. Diese Antwort erhielt, wie schon erwähnt, Friesen am 30. Dezember 1875. Wenige Tage später, am 13. Januar 1876, äußerte sich dagegen Bismarck gegenüber Abgeordneten verschiedener politischer Par-

---

73) Vgl. Leyen, S. 110.
74) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen, Bd. 2, S. 257.
75) Vgl. Friesen III, S .343 ff.
76) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen, Band 2, S. 290.

teien des Reichstages dahin[77]), die preußische Regierung werde ihren gesamten Bahnbesitz — nur von Privatbahnen ist also nicht die Rede — durch Verkauf an das Reich übergehen lassen. Ausführlich hatte er sich hierüber in einem Votum an das preußische Staatsministerium schon am 8. Januar 1876 ausgesprochen. Aus der Kürze der Zeit, die zwischen der Antwort an Sachsen und der Denkschrift an das preußische Staatsministerium lag, ist wohl ersichtlich, daß Bismarck der sächsischen Regierung seine letzten Absichten bewußt nicht mitgeteilt hatte. Bei den von dort zu erwartenden Widerständen war die Vorsicht und Zurückhaltung schon zu verstehen. Andererseits mußte sich Sachsen durch dieses Verhalten verletzt fühlen. Die Erfahrungen, die Bismarck bisher in Eisenbahnangelegenheiten mit der bayrischen Regierung gemacht hatte, ließen keinen Zweifel darüber aufkommen, wie in dieser Frage die Haltung Bayerns sein würde. So fand denn auch der Reichseisenbahnplan völlige Ablehnung, als er in der bayrischen Kammer am 25. Februar 1876 zur Sprache kam. Ebenso stellten sich in Preußen Bismarck Widerstände entgegen.

In der Denkschrift vom 8. Januar 1876 an das preußische Staatsministerium betonte Bismarck, daß auf dem Gebiete von Post und Telegraphie eine völlige Einheit erzielt sei, dagegen sei dies auf einem noch viel wichtigeren Gebiet, dem deutschen Eisenbahnwesen, doch nicht erreicht worden. Trotzdem die betreffenden Artikel der Reichsverfassung eine Zusammenfassung verlangten, zerfalle jetzt noch das deutsche Eisenbahnnetz in 82 selbständige Gebiete mit 66 Vorständen. Preußen allein habe 63 Einzelgebiete unter 50 Vorständen. Er, der Ministerpräsident führte, diese Zersplitterung vornehmlich auf das Privateisenbahnwesen zurück. Sie habe eine unnötige Verteuerung der Betriebskosten und der Tarife zur Folge. Außerdem wirke sie sich ungünstig für den allgemeinen Verkehr und die Interessen der Landesverteidigung aus. Die Verwaltung einer großen Privatbahn sei so groß, daß man sie als „Partikular-Regierung" bezeichnen könne[78]). Weiter führte er aus, daß in anderen Ländern neben dem Rechte des Ankaufs nach einer Reihe von Jahren der Erwerb im Wege des Heimfalls für den betreffenden Staat bestehe. Von diesem Recht hätten Bayern und Italien Gebrauch gemacht. Der Reichskanzler sah ungünstige Folgen für den Handel und Verkehr Preußens voraus, wenn deutsche und außerdeutsche Länder mehr und mehr zu dem Staatsbahnsystem übergingen, während Preußen es bei dem gemischten belasse. Er warf dann die Frage auf, welcher Erwerb — für Preußen oder das Reich — den Vorzug verdiene. Die Erwerbung der Bahnen für das Reich hielt er nur dann für angebracht, wenn damit zugleich der gesamte Staatseisenbahnbesitz von dem Reich erworben würde. Im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Landesverteidigung überweise deshalb schon der Artikel 4 Nr. 8 der Reichsverfassung das Eisenbahnwesen der Gesetzgebung und Beaufsichtigung des Reiches. Der Artikel 41 der Reichsverfassung gebe dem Reiche das

77) Vgl. Friesen III, S. 337.
78) Poschinger: Dokumente II, S. 207.

Recht, das Konzessionswesen an sich zu ziehen, selbst gegen den Widerstand des beteiligten Bundesstaates. Der Artikel 42 verlange, daß die Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwaltet und neue Bahnen nach einheitlichen Normen angelegt und ausgerüstet werden sollten. Im Artikel 43 werde die Einführung übereinstimmender Betriebseinrichtungen und die Sorge für den guten baulichen Zustand und die dazugehörige Ausrüstung dem Reiche zugeschrieben. Weiterhin verlange die Verfassung im Artikel 44 von dem Reich, für gleichmäßige Zuganschlüsse sorgen zu wollen. Gleichmäßigkeit der Tarife und Kontrolle über sie sei nach Artikel 45 ebenfalls eine Aufgabe des Reiches[79]).

Die Bismarckschen Pläne durchzuführen, hieß also nichts anderes, als den Artikeln der Reichsverfassung Geltung zu verschaffen. Daß auch hier wieder der Reichskanzler die Interessen des Reiches und nicht die Preußens vertrat, können wir aus dem Ausspruch erkennen: „Ein durch den Erwerb der Privatbahnen vergrößerter preußischer Staatsbahnbesitz würde nur den preußischen Partikulareinfluß erweitern und ein seine Nachbarn drückendes, verstärktes Uebergewicht begründen"[80]). Hatte erst einmal das Reich die preußischen Bahnen angekauft, so wären auch Mittel und Wege gefunden worden, um mit den übrigen Bundesstaaten eine Einigung zu erzielen, die den Reichsinteressen Genüge geleistet hätte. Die finanzielle Seite des Erwerbs ließ Bismarck zunächst noch unerörtert. Wichtig war für ihn jetzt die Haltung seiner preußischen Ministerkollegen. Der Handelsminister Achenbach, den wir schon früher als einen Vertreter der Privateisenbahninteressen kennengelernt haben, war sowohl gegen eine Verstaatlichung der Privatbahnen als auch gegen eine Abtretung der Staatsbahnen an das Reich[81]). Auch der Finanzminister Camphausen verhielt sich ablehnend. Nahm er auch nicht direkt gegen den Plan Stellung, so brachte er doch seine Bedenken in politischer und finanzieller Hinsicht zum Ausdruck. Welcher Art sie waren, erfahren wir aus seinem Votum an das preußische Staatsministerium vom 20. Januar 1876[82]). Camphausen ging dabei von der falschen Voraussetzung aus, daß Bismarck nur die Staatsbahnen für das Reich erwerben wolle, denn er nahm an, „daß die Frage nach dem Aufgeben des in Preußen bezüglich der Eisenbahnindustrie bestehenden sogenannten gemischten Systems noch als eine offene betrachtet werde"[83]). Diese Ansicht befremdet um so mehr, als doch damals, also am 20. Januar 1876, schon einige Monate das Für und Wider des Bismarckschen Reichseisenbahnprojektes erörtert worden war und der Reichskanzler doch auch selbst immer betont hatte, Privat- und Staatsbahnen für das Reich erwerben zu wollen. Häufig hatte er sogar noch, wie wir gesehen haben, gerade den Ankauf der Privatbahnen in den Vordergrund gestellt[84]). Weiter glaubte Camphausen, der Uebergang zur Monopolisierung der gesamten

---

79) Poschinger: Dokumente II, S. 209.
80) Abgedruckt bei Poschinger II, S. 209.
81) Vgl. Poschinger: Bismarck u. der Bundesrat III, S. 14.
82) Abgedruckt bei Leyen, S. 196.
83) Ebenda.
84) Vgl. seine Haltung Sachsen gegenüber.

Eisenbahnindustrie in der Hand des Staates würde für die Entwicklung des allgemeinen Verkehrs große Nachteile in sich bergen, und er befürchtete für die Verwaltung „eine bürokratische Erstarrung“[85]. Handel und Verkehr würden von der staatlichen Verkehrsleitung abhängig werden. Und diese Abhängigkeit könnte dann wohl schwerlich als ein wirtschaftlicher Vorteil betrachtet werden. In finanzieller Hinsicht glaubte er, wie alle Gegner des Reichseisenbahnplanes, die Privatbahnen könnten billiger arbeiten als die Staatsbahnen. Auch diese Bedenken erwiesen sich später als unberechtigt[86]. Aus solchen Erwägungen heraus schlug der Finanzminister vor, das Nebeneinander von Staats- und Privatbahnen nicht aufzugeben, wenigstens in seiner Gesamtheit nicht. Gegen den Ankauf einzelner Privatbahnen für den Staat hatte er nichts einzuwenden. Vergleichen wir die beiden Denkschriften, die des preußischen Ministerpräsidenten und Reichskanzlers mit der des preußischen Finanzministers, so tritt sofort der Gegensatz zwischen beiden in den grundsätzlichen Fragen in Erscheinung.

Innerhalb des preußischen Staatsministeriums wurde über die strittigen Punkte weiter verhandelt, ohne daß es zunächst zu einem positiven Ergebnis kam. Am 3. März 1876 legte der Handelsminister dem Staatsministerium einen Gesetzentwurf über das Projekt zur Beschlußfassung vor[87]. Bei der Erörterung dieses Entwurfes traten wiederum die gegensätzlichen Ansichten Bismarcks und Camphausens hervor. Dieser wollte dem Entwurf eine Aufstellung der vom Reich zu zahlenden Entschädigung beifügen, da ihm die Berechnungen des Handelsministers nicht genügten. Als Finanzminister hatte er ja auch die Aufgabe, diese Seite des Gesetzentwurfes zu regeln. In der Frage, wer in Zukunft das Konzessionsrecht ausüben solle, das Reich oder die Länder, konnte man sich ebenfalls nicht einigen. In seinem Votum vom 9. März 1876[88] erklärte Bismarck, daß das Konzessionsrecht bei den Einzelstaaten verbleiben müsse, „ohne daß damit einer etwaigen reichsgesetzlichen Regelung der Sache in Zukunft vorgegriffen werden solle“[89]. Aus dem letzten Teil des Satzes können wir entnehmen, daß Bismarck auch jetzt noch nicht den Plan eines Reichseisenbahngesetzes aufgegeben hatte. Wenn er zunächst den Bundesstaaten das Konzessionsrecht belassen wollte, tat er dies aus dem Grunde, um dadurch die Mittelstaaten eher bewegen zu können, ihren Bahnbesitz an das Reich abzutreten. Behielten sie das Konzessionsrecht, dann blieb ihnen dadurch ein gewisser Einfluß, selbst wenn die Bahnen im übrigen unter der Leitung des Reiches stehen würden. Jetzt schon die Höhe des Betrages festzulegen, den das Reich zahlen sollte — so wie es Camphausen gewünscht hatte — lehnte Bismarck ab mit der Begründung: „Die Bestimmung der Höhe der Entschädigung steht noch nicht zur Diskussion, es genügt

---

85) Leyen S. 197.
86) Vgl. Alberty, S. 252 ff.
87) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen, Band 3, S. 64.
88) Posch. Akt. II, S. 216.
89) Ebenda.

auszusprechen, daß eine angemessene Entschädigung gefordert werden soll“[90]).

So wie jetzt die Aussichten waren, hatte Bismarck keinen Grund, mit Bestimmtheit anzunehmen, daß das Reich auf das Anerbieten Preußens eingehen würde. Für den Fall, daß es den Erwerb der preußischen Bahnen ablehnte, wollte Bismarck den Ankauf sämtlicher preußischen Privatbahnen durch den Staat betreiben. Zu weiterer Rücksichtnahme auf die übrigen Bundesstaaten sah er sich dann nicht verpflichtet[91]). „Wird dadurch das Uebergewicht der preußischen Eisenbahnpolitik ein drückenderes und der Kontrolle seiner Bundesgenossen entwachsendes, so werden sich letztere das selbst zuschreiben müssen“[92]).

Die Verhandlungen im preußischen Staatsministerium zogen sich noch einige Wochen hin. Am 24. März 1876 konnte Bismarck den „Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Uebertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich“[93]) dem preußischen Abgeordnetenhaus zur Beratung und Beschlußfassung vorlegen. In einer dem Entwurf beigefügten Erläuterungen führte er aus, daß sein einziges Ziel sei, eine wirtschaftliche Verkehrseinheit für das Deutsche Reich zu schaffen. Um dies zu erreichen, müßten die preußischen Bahnen an das Reich übertragen werden[94]). Der Gesetzentwurf lautete:

§ 1. Die Staatsregierung ist ermächtigt, mit dem Deutschen Reiche Verträge abzuschließen, durch welche

1. die gesamten im Bau und Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen nebst allem Zubehör und allen hinsichtlich des Baues oder Betriebes von Staatseisenbahnen bestehenden Berechtigungen und Verpflichtungen des Staates gegen angemessene Entschädigung kaufweise dem Deutschen Reiche übertragen werden;
2. alle Befugnisse des Staates bezüglich der Verwaltung oder des Betriebes der nicht in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen an das Deutsche Reich übertragen werden;
3. in gleichem Umfange alle sonstigen, dem Staate an Eisenbahnen zustehenden Anteils- und anderweitigen Vermögensrechte gegen angemessene Entschädigung an das Deutsche Reich abgetreten werden;
4. ebenso alle Verpflichtungen des Staates bezüglich der nicht in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen vom Deutschen Reiche gegen angemessene Vergütung übernommen werden.

§ 2. Bezüglich der im § 1 unter 1, 3 und 4 erwähnten Vereinbarungen bleibt die Genehmigung der beiden Häuser des Landtags vorbehalten[95]).

Die Beratungen über den Gesetzentwurf fanden im Abgeordnetenhaus am 26., 27., 29. April und 2. Mai statt, im Herrenhaus am 18.

---

90) Posch. Akt. II, S. 217.
91) Posch. Akt. II, S. 220.
92) Posch. Akt. II, S. 221.
93) Auswärtiges Amt Eisenbahnwesen, Band 3, S. 151 ff.
94) Ebenda.
95) Vgl. Jungnickel, S. 55 ff.

und 19. Mai 1876. Bei den Verhandlungen[96]) setzte sich Bismarck wiederholt für die Vorlage in längeren Reden ein. Aber an Gegnern des Gesetzes fehlte es nicht. Es war hauptsächlich der Abgeordnete E. Richter[97]), der sich scharf dagegen wandte. Er verwarf das Projekt aus volkswirtschaftlichen und politischen Gründen. Im Interesse der anderen Bundesstaaten hielt er es für verkehrt, wenn allein die preußischen Bahnen in den Besitz des Reiches übergehen würden, denn dadurch werde eine zu feste Verbindung Preußens mit dem Reich erzielt, andererseits aber auch die Bande der Einheit zwischen den Bundesstaaten gelockert. Richter ließ hierbei außer acht, daß es ja der Wunsch Bismarcks war, auch die Mittelstaaten nach dem Vorbilde Preußens zur Abtretung ihrer Bahnen an das Reich zu bewegen; Preußen sollte also nur mit gutem Beispiele vorangehen. Dasselbe gilt von dem zweiten Nachteil, den Richter in dem Projekt sah: Würden allein die preußischen Bahnen an das Reich übertragen, so wäre damit das Reich gleichzeitig Aufsichts- und Konkurrenzbehörde gegenüber den anderen Bundesstaaten. Er glaubte, daß dann das Reich in dieselbe Lage käme wie Preußen, wo ja ebenfalls lange Zeit das preußische Handelsministerium oberste Aufsichtsbehörde der Staats- und Privatbahnen gewesen war[98]). Aus diesem Grunde hielt er es für unmöglich, eine Aufsicht des Reiches über die Bahnen anderer Bundesstaaten herzustellen. In seinen weiteren Ausführungen rollte Richter nochmals die Pläne des Reicheisenbahnamtes für ein Reichseisenbahngesetz auf und betonte dabei, es habe ganz im Sinne der Reichsinstanz gelegen, wenn das Reichseisenbahngesetz nicht zustande gekommen sei. Wenn die öffentliche Meinung sich für Reichsbahnen eingesetzt habe, so glaubte er, dies auf den persönlichen Einfluß des Reichskanzlers zurückführen zu können, der mit seiner Autorität für diesen Plan eingetreten, und von dem er auch ausgegangen sei. Die ganze Reichseisenbahnfrage lief nach der Ansicht Richters darauf hinaus, „ob es möglich ist, gewissermaßen einen Eisenbahn-Bismarck zu finden“, d. h. einen Mann, der so Großes auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens leiste, wie Bismarck auf dem Gebiete der allgemeinen Politik[99]). Dann, glaube er, könnten die großen Reformen durchgeführt werden. Solange dieser Mann nicht vorhanden sei, lehne er den Plan ab. Der plötzliche Rücktritt Delbrücks zeige, daß selbst im preußischen Staatsministerium über die Frage größte Meinungsverschiedenheiten beständen. Bismarck antwortete noch an demselben Sitzungstage auf die Rede Richters: Was den Rücktritt Delbrücks betreffe, so stehe dieser in keinem Zusammenhang „mit irgendeiner politischen oder sachlichen Frage“[100]). Dann widerlegte er die von Richter vorgebrachten Argumente gegen den Reichseisenbahnplan. Er glaube nicht „daß uns die deutsche Freiheit und Einheit auf der ersten Reichslokomotive davonfahren werde“ und beklagte sich darüber, daß er bei

---

96) Vgl. E. Richter, Die falsche Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck.
96) Abgedruckt: Leyen S. 208 ff.
98) Vgl. S. 22.
99) Rede A. H. vom 26. 4. 76. Abgedruckt E. Richter, Die falsche Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck.
100) Ebenda.

der Ausführung der Verfassungsartikel für Eisenbahnangelegenheiten so wenig Unterstützung bei den Bundesregierungen einschließlich der preußischen gefunden habe. Infolgedessen könne auch das Reichseisenbahnamt sich nicht durchsetzen. Die Reichsbehörde sei gegenüber den Landesinstitutionen ohnmächtig. „Das Reichseisenbahnamt ist eine begutachtende, beratende, bittende Behörde geworden, die sehr viel schreibt und tut, ohne daß ihr jemand Folge leistet"[101]). Nach ihm sprach noch der nationalliberale Abgeordnete Lasker. Hatte Richter aus politischen und volkswirtschaftlichen Gründen die Vorlage abgelehnt, so waren gerade diese für Lasker maßgebend, sich für die Unterstützung des Gesetzentwurfes einzusetzen. Im Preußischen Herrenhaus wandte sich der konservative Abgeordnete von Kleist-Retzow (am 18. Mai 1876) gegen die Vorlage, da die für die Wirtschaft weniger wichtigen Gebiete Preußens, wenn das Reich die Verwaltung der Bahnen habe, nicht so berücksichtigt würden wie das bisher unter preußischer Leitung der Fall gewesen sei. Bei der Abstimmung im Abgeordnetenhaus[102]) wurde der Entwurf mit 216 Stimmen gegen 160 und im Herrenhaus[103]) mit 60 gegen 31 Stimmen angenommen und erlangte am 4. Juni 1876 Gesetzeskraft. Nun kam alles auf die Ausführung des Gesetzes an. Bald bemerkte der Reichskanzler das Auftreten neuer Schwierigkeiten, die sich besonders bei den Verhandlungen mit dem preußischen Finanzminister zeigten[104]). Die Beratungen innerhalb des Staatsministeriums zogen sich mehr und mehr in die Länge. Der Handelsminister und der Finanzminister konnten sich nicht einig werden, in der Hauptsache deshalb, weil Camphausen die Abtretungssumme für das Reich zu hoch einsetzte[106]). Bismarck war gezwungen, wiederholt einzugreifen und zu betonen, daß das Reich nicht übervorteilt werden dürfe. Wieder erklärte er, daß keine Seite mit irgendwelcher Bereicherung rechnen dürfe. In seinem Schreiben an den Reichskanzler vom 29. Mai 1876[105]) schlug Achenbach zwei Wege vor, auf denen die Genehmigung des Gesetzes durch den Reichstag erlangt werden könne. Entweder zunächst die Verhandlungen mit dem Reich zu Ende zu führen und dann die nachträgliche Genehmigung des Reichstages einzuholen, oder vor Einleitung der Verhandlungen um eine Ermächtigung des Reichstages nachzusuchen und nach Abschluß derselben durch ein Reichsgesetz die Gültigkeit der Verträge zu erlangen. Er empfahl den zweiten Weg als den gangbarsten, um im Reichstag die Angelegenheit genau wie im Landtag behandeln zu können. Sollte der Reichstag seine Einwilligung versagen, so wäre keine Arbeit verschwendet worden wie in dem anderen Fall. Weiterhin wollte der Handelsminister die Angelegenheit gerne mit der gleichzeitigen Vorlage eines Reichseisenbahngesetzes verbinden. Denn werde der Plan einer Reichsbahn im Bundesrat abgelehnt, so wäre dadurch für die preußische Regierung das beabsichtigte Reichseisenbahngesetz um so kräftiger begründet. Außerdem hatten auch die

101) Abgedruckt: Friedrichsruher Ausgabe Bd. 11, S. 449 ff.
102) 2. Mai 76.
103) 19. Mai 76.
105) Abgedruckt: Leyen, S. 225 ff.
104) Vgl. Leyen, S. 116 ff.
106) Die Höhe der Summe ließ sich aus den Akten nicht ermitteln.

Regierungen von Sachsen, Württemberg und Baden bei den Verhandlungen ihrer Landtage betont, der Erlaß eines Reichseisenbahngesetzes sei ihnen erwünscht[107]).

In seinem Antwortschreiben vom 12. Juni 1876[108]) lehnte Bismarck den Vorschlag Achenbachs mit der Begründung ab, daß dem König von Preußen die Initiative zu Gesetzesvorschlägen zustehe, nicht aber dem deutschen Kaiser. Deshalb könne der Weg nicht derselbe sein wie bei den Verhandlungen mit den beiden preußischen Häusern. Er war dem neuen Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes auch deshalb nicht mehr geneigt, weil seine bisherigen Versuche gescheitert waren. Habe eine oder die andere der Bundesregierungen jetzt größeres Interesse an einem Reichseisenbahngesetz, so solle sie von sich aus einen Entwurf ausarbeiten.

Bei den bevorstehenden Verhandlungen zwischen Preußen und dem Reich sollten von preußischer Seite die Ressortminister, also Camphausen und Achenbach, als Vertreter des Reiches das Reichskanzleramt und das Reichseisenbahnamt in Besprechungen treten. Bevor diese begannen, forderte Bismarck den Handelsminister auf, die preußische Regierung möge auch weiterhin dafür Sorge tragen, daß wichtige Privatbahnen für den Staat angekauft werden. „Sie fördert damit die eigenen, wie die Zwecke des Reiches“[109]). Wir sehen also auch hier wieder, daß Bismarck, falls der Ankauf der preußischen Bahnen durch das Reich nicht zustande kommen sollte, durch den Erwerb der Privatbahnen das preußische Staatsbahnnetz zu erweitern beabsichtigte. Im Abgeordnetenhaus äußerte er sich: „Von Preußen könne man nicht verlangen, daß es die Bundesfreundlichkeit soweit treibt, daß es seinerseits innerhalb seiner Grenzen in einem Zustand verbleibt, den es für unwirtschaftlich und verwerflich erkennt“[110]).

Die weiteren Verhandlungen zwischen Preußen und dem Reich standen im Zeichen des Widerstandes, der Bismarck durch das preußische Staatsministerium entgegengesetzt wurde.

Auf das Schreiben vom 12. Juni 1876 erhielt Bismarck zunächst von dem preußischen Handelsminister keine Antwort. Dies lag weniger an Achenbach als an dem preußischen Finanzminister, der über die Abtretungssumme Bedenken über Bedenken äußerte und dadurch den Fortgang der Verhandlungen absichtlich[111]) verzögerte. Am 27. Januar verlangte der Kanzler von Achenbach eine Auskunft mit der Begründung, in der kommenden Sitzungsperiode des Reichstags die Angelegenheit vertreten zu müssen. Aus der Antwort vom 8. Februar ging hervor, wie groß die Meinungsverschiedenheiten zwischen Camphausen und Achenbach über die Höhe der zu fordernden Summe waren. Daraufhin erklärte Bismarck, nicht in der Lage zu sein, dem Reichstag auf Grund des vorliegenden Materials einen amt-

107) Abgedruckt bei Leyen, S. 225 ff.
108) Vgl. Posch. Aktenstücke II, S. 230.
109) Posch. Aktenstücke II, S. 232.
110) Rede im Abgeordnetenhaus 26. April 1876.
111) Vgl. Votum des Finanzministers. Abgedruckt bei Leyen S. 196 ff.
112) Abgedruckt: Posch. Neues Bismarck-Jahrbuch I, S. 71 ff.

lichen Aufschluß über den Stand der Sache geben zu können[113]). In einem Schreiben vom 8. März 1877 schlug Camphausen dem Reichskanzler vor, er möge sich dem Reichstag gegenüber auf die allgemeine Mitteilung beschränken, daß man innerhalb der betreffenden Ministerien mit den Vorbereitungen zur Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876 beschäftigt sei. Bismarck ging hierauf nicht ein, sondern ersuchte am 12. März 1877 das preußische Staatsministerium um eine Stellungnahme.

Aber auch jetzt kamen die Verhandlungen noch zu keinem positiven Ergebnis. Ein ganzes Jahr bis zum Rücktritt des Finanzministers Camphausen am 23. März 1878 zogen sie sich hin. War wohl der eigentliche Grund von Camphausens Rücktritt in der neuen Wirtschaftspolitik zu suchen, so spielten auch die gegensätzlichen Anschauungen in den Eisenbahnfragen eine nicht untergeordnete Rolle. Eine völlige Einigung erzielte der Reichskanzler erst, als auch der Handelsminister Achenbach seinen Abschied genommen hatte[115]). Denn auch in ihm hatte Bismarck statt eines tatkräftigen Gehilfen einen Gegner seiner Pläne gehabt. Wiederholt trat er den Absichten des Reichskanzlers entgegen, so bei dem Ankauf wichtiger Privatbahnen für den preußischen Staat. Bismarck beklagte sich schon im Dezember 1876 über die „Lässigkeit des Handelsministeriums in bezug auf Erweiterung des preußischen Eisenbahnnetzes. Man mache dort immer schöne Worte über die Bismarck'sche Eisenbahnpolitik „tue aber nichts“[116]). „Wenn hier nicht bald eine Aenderung eintritt, werde ich mich mit dem guten Achenbach auf Kriegsfuß stellen“[117]). Als Bismarck im April 1877 ein Rücktrittsgesuch beim Kaiser einreichte, ließ er dem Handelsminister sagen, ein Hauptmotiv sei die kleinliche, engherzige Art und Weise, mit der wichtige politische und militärische Eisenbahnfragen im Handelsministerium behandelt würden. Noch mit den letzten Atemzügen werde er gegen diese Eisenbahnpolitik ankämpfen, die in kleinen Dingen groß und in großen klein sei“[118]).

Wurde Bismarcks Entlassungsgesuch auch vom Kaiser abgelehnt, so blieb doch die mangelnde Unterstützung durch das Handelsministerium dieselbe, solange Achenbach an dessen Spitze stand. Den Plan, das Reichseisenbahnprojekt mit einem Reichseisenbahngesetz zu verbinden hatte Achenbach auch jetzt noch nicht aufgegeben. Am 7. Februar 1878 war von seiten des preußischen Handelsministeriums der Entwurf eines neuen Reichseisenbahngesetzes an den Reichskanzler gelangt und in Verbindung damit der Entwurf eines Reichsgesetzes über die Errichtung eines Reichseisenbahnrates, was schon früher einmal geplant war[119]). Ferner hatte der Handelsminister noch ein Reichsgesetz entwerfen lassen, das die ständige Errichtung eines Reichsverwaltungsgerichtshofes für strittige Eisenbahnverwaltungssachen vorsah[120]).

113) Abgedruckt: Posch. Neues Bismarck-Jahrbuch I, S. 75.
114) Abgedruckt: Posch. Akten I, S. 252 ff.
115) 25. März 1878.
116) Vgl. Tiedemann, S. 106.
117) Ebenda.
118) Vgl. Tiedemann, S. 127.
119) bei dem ersten Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes vom März 1874.
120) Hauptarchiv des Ausw. Amtes II, 301 Eisenbahnwesen, S. 139.

Bismarck hielt es für verfehlt, jetzt dem Bundesrat die Angelegenheit zur Beschlußfassung vorzulegen, vielmehr glaubte er, daß dadurch der Reichseisenbahnplan verschleppt würde. Diesen nach irgendeiner Seite hin zu klären, hielt er im Augenblick für wesentlicher[121]. Aus diesem Grunde leitete er die Entwürfe nicht weiter und erst als Maybach die Verwaltung der preußischen Eisenbahnen hatte, kam man von neuem auf diese Entwürfe zurück.

Ehe es Bismarck zu einem offenen Bruch mit Achenbach kommen ließ, versuchte er auf friedlichem Wege eine Lösung zu finden. Er beabsichtigte deshalb, die preußischen Bahnen von der Aufsicht des Handelsministeriums zu trennen und ein eigenes Eisenbahnministerium zu begründen. Schon im Jahre 1877 hatte Bismarck geäußert, das Ressort des Handelsministers sei zu groß. Es müßten drei Ministerien daraus gemacht werden: ein Verkehrsministerium, eines für öffentliche Arbeiten und eines für Handel und Gewerbe[122]. Nachdem nun der Finanzminister Camphausen zurückgetreten war, nahm Bismarck, bevor ein neuer Finanzminister ernannt wurde, diesen Plan wieder auf, um zunächst nur ein Eisenbahnministerium zu schaffen. Da dies mit neuen Kosten für den Staatshaushalt verbunden war, forderte er die Mittel dazu in einem Nachtrag zum Etat für das Jahr 1878/79 an. Bei der Begründung seiner Forderung vor dem preußischen Abgeordnetenhaus führte Bismarck aus, die Arbeitsüberlastung des Handelsministers sei zu groß, zumal die beiden Abteilungen für das Eisenbahnwesen in den letzten Jahren an Umfang zugenommen hätten. Bei dieser Gelegenheit kam der Reichskanzler auf die bisherige Eisenbahnpolitik zu sprechen, und er fand scharfe Worte sowohl gegen den bisherigen Finanzminister Campwausen als auch gegen die Tätigkeit Achenbachs, der bisher noch nicht viel mehr an der Ausführung des Reichseisenbahnplanes getan habe, als sie von „Monat zu Monat hinauszuschieben"[123].

Das Abgeordnetenhaus lehnte aber die Bewilligung der Mittel für ein Verkehrsministerium ab[124]. Achenbach reichte infolge der Angriffe Bismarcks seinen Abschied ein, der ihm am 25. März 1878 bewilligt wurde.

Damit war dem passiven Widerstand der Ressortminister die Spitze genommen. Inzwischen hatten die Bundesstaaten ihren aktiven Widerstand fortgesetzt. Wie wir oben gesehen haben, war der Gesetzentwurf für die Uebertragung des preußischen Eisenbahnnetzes auf das Reich mit großer Mehrheit von dem preußischen Landtag angenommen worden. Ganz anders war die Stellung der übrigen Bundesstaaten zu diesem Entwurf. Bei ihnen hatte das Verhalten Preußens den Eindruck erweckt, als wolle es seine Bahnen nur deshalb an das Reich abtreten, um dadurch ein gutes Geschäft zu machen. Denn es wurde schon seit längerer Zeit bei den Mittelstaaten die Ansicht vertreten, daß sich der Betrieb der preußischen Bahnen nicht rentiert hätte[125]. Im Falle der Annahme des Planes sahen die

121) Hauptarchiv des Auswärtigen Amtes II, Eisenbahnwesen, Band 2, S. 301.
122) Vgl. Friesen, S. 361.
123) A. R. 23. 3. 78. Abgedruckt: Leyen, S. 232 ff.
124) im März 1878.
125) Vgl. Posch. Akt. II, S. 216.

Mittelstaaten darin eine starke Belastung für die Reichsfinanzen und dadurch auf dem Wege über das Reich eine solche für sich selbst. Infolgedessen standen sie dem preußischen Vorhaben mißtrauisch gegenüber. Zu dem Plan, auch ihre Bahnen an das Reich abzutreten, verhielten sie sich völlig ablehnend. Wie erwähnt, war es zunächst Württemberg, das durch den Minister von Mittnacht gegen den Bismarckschen Plan Stellung nahm. Dies geschah schon am 4. Januar 1876, also zu einer Zeit, in der der preußische Gesetzentwurf noch garnicht bekannt war. Mittnacht wußte davon nur durch die bereits angeführte Unterhaltung, die er in dieser Angelegenheit mit Bismarck im August 1875 in Varzin gehabt hatte. In der württembergischen Abgeordnetenkammer kam dann die Sache nach Bekanntwerden des Entwurfes am 30. März 1876 zur Sprache[126]). Es fand ein Antrag Annahme, der verlangte, Württemberg solle sich gegen die Uebertragung der württembergischen Bahnen an das Reich aussprechen. Weiterhin wurde beantragt, die württembergische Regierung möge sich für den Erlaß eines Reichseisenbahngesetzes einsetzen.

In der bayrischen Kammer beantwortete der Minister v. Pfretzschner schon am 25. Februar 1876 eine diesbezügliche Anfrage an die Regierung dahingehend, daß „die bayrische Regierung auch der Zentralisierung außerbayrischer Bahnen in der Hand des Reiches auf den durch die Verfassung zu Gebote stehenden Wegen entgegenarbeiten werde“[127]).

Das Verhalten der sächsischen Kammer war ähnlich[128]). Auch hier wurde ein Antrag angenommen, einer Vorlage, die im Bundesrat die Erwerbung der deutschen Bahnen für das Reich verlangen sollte, nicht zuzustimmen. Außerdem sollte die sächsische Regierung dem Reichskanzler die Gründe angeben, die sie zu diesem Entschluß veranlaßt hätten. Die nationalliberalen Abgeordneten brachten noch einen weiteren Antrag ein, in dem von der Regierung verlangt wurde, „für die baldmöglichste Zustandebringung eines Reichseisenbahngesetzes mit allen Kräften zu wirken“[129]). Dieser Antrag fand keine Annahme, nachdem auch Minister v. Friesen sich dagegen ausgesprochen hatte. Soweit die kleineren Bundesstaaten überhaupt auf die Frage eingingen, verhielten sie sich ebenfalls ablehnend mit Ausnahme von Hessen, das dem Bismarckschen Plan gegenüber eine wohlwollende Haltung einnahm. —

Bismarck sah nun mehr und mehr, daß er bei den größeren Bundesstaaten keine Unterstützung für seine Reformideen fand. Da, auch auf preußischer Seite die Abretungsverhandlungen mit dem Reich in folge des Widerstandes der preußischen Minister nicht vorwärts kamen, gab er allmählich den Plan einer Reichsbahn vollständig auf. Er richtete jetzt sein Augenmerk auf den Ankauf der preußischen Privatbahnen, so wie er es im Falle der Nichtannahme des Gesetzentwurfes vom 24. März 1876 schon angekündigt hatte.

126) Vgl. Jungnickel, S. 60.
127) Leyen, S. 109.
128) Vgl. Friesen, S. 348 ff.
129) Vgl. Friesen, S. 348 ff.

War bisher die gesamte Eisenbahnpolitik Bismarcks von nur geringem Erfolg gewesen, so gelangte jetzt in Preußen sein Plan zur vollen Durchführung. Dies wurde ihm in der Hauptsache dadurch ermöglicht, daß er in der Person des neuen Ministers der öffentlichen Arbeiten, Maybach, einen tatkräftigen Gehilfen fand[130]).

Da dem Reichseisenbahnamt die Mittel nicht zur Verfügung gestanden hatten, um sich gegenüber den Landesbehörden durchsetzen zu können, war Maybach aus dem Reichsdienst ausgeschieden und von der preußischen Verwaltung zum Unterstaatssekretär im Handelsministerium ernannt worden. In dieser Stellung war er vom 1. März 1877 bis zu seiner am 28. März 1878 nach dem Rücktritt Achenbachs erfolgten Ernennung zum Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten tätig. Im Juli 1879 wurde die Abteilung für Handel und Gewerbe von Maybachs Ministerium abgetrennt. Hieraus entstand ein neues Ministerium, das Bismarck selbst übernahm. Gleichzeitig wurde Maybach die Leitung des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen übertragen, die bisher zu dem Ressort des Reichskanzleramtes gehört hatte[131]).

Bevor Maybach an das große Werk heranging, die preußischen Privatbahnen für den Staat anzukaufen, machte er nochmals den Versuch, von preußischer Seite aus ein Reichseisenbahngesetz zustande zu bringen. Wie wir gesehen haben, stammte der Entwurf hierzu noch von dem Handelsminister Achenbach. Der Wunsch nach einem Reichseisenbahngesetz trat jetzt stärker in den Vordergrund und zeigte sich auch bei einzelnen Bundesstaaten, vornehmlich Württemberg und Baden, die sich gegenüber den bisherigen Entwürfen streng ablehnend verhalten hatten. Besonders setzten sich jetzt wirtschaftliche Verbände für das Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes ein[132]). Schon am 24. März 1877 hatte der preußische Gesandte nach Berlin melden können, daß der Minister von Mittnacht ihm vertraulich mitgeteilt habe, zwischen ihm und dem sächsischen Minister von Nostitz-Wallwitz, dem Nachfolger Friesens, sei die Ausarbeitung eines Reichseisenbahngesetzentwurfes im Dezember 1876 verabredet worden[133]). Da Mittnacht die partikularistische Einstellung und die gegenüber jeder Einmischung des Reiches in Eisenbahnangelegenheiten ablehnende Haltung des Leiters der württembergischen Bahnen, Dillenius, kannte, wollte er diesen nicht mit der Ausarbeitung eines Reichseisenbahngesetzentwurfes beauftragen. Infolgedessen erklärte sich von Nostitz-Wallwitz bereit, den Entwurf von den sächsischen Bahnbehörden anfertigen zu lassen[134]). Dies war bisher noch nicht geschehen und zwar aus dem Grunde, weil die sächsische Regierung erfahren hatte, mehrere Mitglieder des Reichstages, namentlich der Abgeordnete Berger, wollten den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes im Reichstag einbringen. Die sächsische Regierung glaubte nun warten zu

130) Vgl. Jungnickel, S. 65.
131) Ebenda.
132) Hauptarchiv d. Ausw. Amt. II, 301 Eisenbahnw. S. 145 ff.
133) „ „ „ „ II, 301 „ S. 57 ff.
134) Hauptarchiv des Auswärtigen Amtes II, Eisenbahnwesen 301, S. 57 ff.

müssen, bis dieser Entwurf vorhanden sei, um ihn dann als Material für ihren eigenen benutzen zu können. Sobald dieser fertiggestellt wäre, sollte er dem Reichskanzler zur Begutachtung zugestellt werden.

Auf diese Nachricht des Gesandten vom 24. März 1877 eröffnete ihm Bismarck am 31. März 1877, daß ihm viel daran liege, den Entwurf bald kennen zu lernen. Der Gesandte wurde beauftragt, Mittnacht vertraulich mitzuteilen, daß der Reichskanzler in dem Verhalten Sachsens nur den Versuch sehe, das Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes auf unbestimmte Zeit zu vertagen[135]. Diese Ansicht war um so berechtigter, als bekannt geworden war, daß die Vorlage des Entwurfes in der gegenwärtigen Sitzungsperiode des Reichstages nicht mehr zu erwarten sei. Als sich Mittnacht bei der sächsischen Regierung nach der Ausarbeitung des Entwurfes erkundigte, erhielt er die Antwort, daß „in einigen Wochen oder Monaten" mit der Fertigstellung desselben zu rechnen sei[136]. Dies teilte Mittnacht dem Reichskanzler mit, fügte aber hinzu, daß in Berlin auf Veranlassung mehrerer Privatbahngesellschaften ebenfalls der Entwurf eines Eisenbahngesetzes ausgearbeitet werde. Zu diesen Verhandlungen habe die sächsische Regierung einen ihrer höheren Eisenbahnbeamten entsandt, der bei der Abfassung des Entwurfes wesentlich mitwirke. Mittnacht nahm an, daß dieser Entwurf die Grundlage bilden solle für den von Sachsen wiederholt angekündigten. Nach der Annahme Mittnachts hatte bei diesen Verhandlungen auch der frühere württembergische Minister Freiherr v. Varnbüler „seine Hand im Spiele"; dieser sei in dieser Angelegenheit sogar von dem sächsischen König empfangen worden. Diese Einmischung Varnbülers scheint Mittnacht peinlich berührt zu haben, wie man aus seinen Aeußerungen zu dem preußischen Gesandten entnehmen kann[137].

Von den weiteren Arbeiten an einem Reichseisenbahngesetz hören wir dann weder von Sachsen noch von den Privatbahnverwaltungen, noch ist aus der Mitte des Reichstages, wie es angekündigt worden war, ein Entwurf hervorgegangen.

Deshalb ergriff Preußen im Oktober 1878 unter Leitung des Ministers Maybach mit Wissen und auf den Wunsch Bismarcks von sich aus die Initiative. Die Achenbachschen Entwürfe wurden von Maybach übernommen. Es handelte sich um die Entwürfe zu einem Reichseisenbahngesetz, einem Gesetz über die Einsetzung eines Reichseisenbahnrates und einen Gesetzentwurf über die Errichtung eines Verwaltungsgerichtshofes für strittige Eisenbahnverwaltungssachen. Nachdem das preußische Staatsministerium am 15. Oktober 1878 die Entwürfe genehmigt hatte, leitete sie Maybach an Bismarck weiter[138]. Bevor die Angelegenheit im Bundesrat zur Sprache kam, wollte sich der

---

135) Hauptarchiv d. Ausw. Amt. II, Eisenbahnw. 301, S. 61 ff.
136) Datum aus den Akten nicht ersichtlich.
137) Hauptarchiv d. Ausw. Amt. II, Eisenbahnw. 301, S. 144 ff. Schreiben des preußischen Gesandten in Stuttgart, von Magnus, an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes vom 28. April 1877.
138) Hauptarchiv d. Ausw. Amt. II, Eisenbahnw. 302, S. 9.

Reichskanzler vergewissern, wie die Stellung der einzelnen Bundesstaaten und zwar zunächst derjenigen, die bisher Interesse an einem Reichseisenbahngesetz gezeigt hatten, zu den Entwürfen wäre. Als erster Regierung sollte Württemberg der Entwurf zugestellt werden[139], zumal Minister von Mittnacht wiederholt schon in Eisenbahnangelegenheiten von Bismarck ins Vertrauen gezogen worden war und eine Mittlerstellung zwischen dem Reichskanzler und den übrigen Bundesregierungen eingenommen hatte. Auf diesem Wege konnte dann eine schnellere Einigung über etwaige Streitpunkte erzielt werden. Nach Mittnachts Ansicht war der Entwurf „wohl geeignet, um als Ausgangspunkt für weitere Verhandlungen zu dienen“[140]. Die darin ausgesprochene Abgrenzung zwischen Reichsaufsicht und Landesaufsicht schien ihm eine günstige Lösung zu sein. Diese Stellung Mittnachts erscheint um so verwunderlicher, als in den bisherigen Entwürfen, die die Ablehnung sämtlicher Bundesstaaten einschließlich Württembergs gefunden hatten, die Rechte der Landesbehörden weit mehr geschont worden waren als in dem neuen Entwurf. Denn jetzt sollte das Reichseisenbahnamt nicht nur die Aufsicht über das gesamte Eisenbahnwesen erhalten, sondern gleichzeitig auch seine Befugnisse auf Anlage, Betrieb, Verwaltung, Tarifwesen und sogar auf das Konzessionswesen ausdehnen. Gerade aber der letzte Punkt war bisher ausschließlich von den Landesaufsichtsbehörden beansprucht worden. Nach dem neuen Entwurf waren diese so gut wie ausgeschaltet. Mittnacht betonte noch, das Bedürfnis nach einem Reichseisenbahngesetz sei allgemein fühlbar und unabweislich, so daß unbedingt irgend etwas zustande gebracht werden müsse. Er versprach deshalb dem Reichskanzler, sich bei den anderen Bundesregierungen für eine Annahme der Vorlage einzusetzen. Doch verschwieg Mittnacht nicht, daß bei dem Leiter des württembergischen Eisenbahnwesens von Dillenius die Stimmung nach wie vor gegen ein Reichseisenbahngesetz war. Daß von irgendeiner Seite auch jetzt wieder mit Widerstand gegen das Reichseisenbahngesetz zu rechnen sein würde, dürfte Bismarck nach seinen bisherigen Erfahrungen wohl angenommen haben. Aber er glaubte, daß im Laufe der Zeit der Wunsch nach einem solchen Gesetz immer stärker werden müßte, je mehr die Mängel wegen der Uneinheitlichkeit der einzelnen Bahnverwaltungen zutage treten würden. In den Aeußerungen Mittnachts fand er eine Bestätigung seiner Ansicht. Um noch weitere Stimmen über den Gesetzesentwurf zu hören, führten Bismarck, Maybach und das Reichseisenbahnamt im Laufe des November 1878 Verhandlungen, bei denen es sich hauptsächlich um die Frage handelte, wem zunächst der Gesetzentwurf noch vertraulich mitgeteilt werden sollte[141]. Man einigte sich dahin, daß zunächst Baden und Hessen zur Aeußerung aufgefordert werden sollten[142]. Ausdrücklich wurde bei den Verhandlungen betont, Sachsen vorläufig

139) Dies geschah am 10. November 1887

140) Hauptarchiv d. Ausw. Amt. II, Eisenbahnw. 302, S. 6. Antwort Mittnachts vom 16. November 1878.

141) Hauptarchiv des Ausw. Amt. II, Eisenbahnw. 302, S. 93 ff.

142) Dies geschah am 28. November 1878.

noch nicht ins Vertrauen zu ziehen, da man dort versucht hatte, die ganze Angelegenheit, wenn möglich, in die Länge zu ziehen, um so eine endgültige Entscheidung für oder gegen ein Reichseisenbahngesetz zu verhindern. Die Aufnahme des Entwurfes bei der badischen und hessischen Regierung war eine günstige, so daß Bismarck den Zeitpunkt für gekommen hielt, um nach unbedeutenden Aenderungen den Entwurf der preußischen Regierung als Antrag bei dem Bundesrat einzureichen. Am 10. Februar 1879 ermächtigte der König das preußische Staatsministerium, „den Antrag betreffend Einsetzung einer Kommission zur Aufstellung des Entwurfes eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen" dem Bundesrat vorzulegen[143]). Bismarck ließ auch diesen verbesserten Entwurf, bevor er ihn an den Bundesrat weiterleitete, am 18. Februar 1879 nochmals Mittnacht vorlegen, worauf dieser sich dem preußischen Gesandten gegenüber dahingehend äußerte, daß Schwierigkeiten in bezug auf die Annahme des Entwurfes im Bundesrat nach wie vor bestehen würden. Auch die Bildung einer Kommission, die Bismarck vorgeschlagen hatte, konnte diese Schwierigkeiten nicht beseitigen. Trotzdem Mittnacht für die Annahme des Entwurfes war, glaubte er nicht verhindern zu können, daß von württembergischer Seite Geheimrat v. Dillenius in diese Kommission des Bundesrates gewählt werden würde. Bei dessen partikularistischer Einstellung konnte es nicht zweifelhaft sein, wie er sich dem Reichseisenbahngesetz gegenüber verhalten würde, zumal er bisher jegliche Einmischung des Reiches in württembergische Eisenbahnangelegenheiten nachdrücklich abgelehnt hatte. Das beabsichtigte Gesetz aber wollte den Landesbehörden einen nur noch unbedeutenden Einfluß in Eisenbahnangelegenheiten gewähren. Inzwischen war auch der oldenburgischen Regierung der Entwurf zur Aeußerung im März 1879 mitgeteilt worden. Ihre Haltung war ablehnend[144]). Es war ihr im höchsten Grade unsympatisch, eine Beaufsichtigung im Eisenbahnwesen zu dulden, die tief in ihre bisher ängstlich gewahrte Selbständigkeit eingriff. Nach Ansicht des preußischen Gesandten war ihr das noch aus einem anderen Grunde unangenehm. Die oldenburgische Regierung hatte Mißstände in ihrem Eisenbahnwesen zu verbergen, die bei Uebernahme durch das Reich zum Vorschein gekommen wären. Weiter gab Oldenburg zu erkennen, wie unangenehm es ihm sei, daß Anordnungen der Reichsaufsichtsbehörden ohne Vermittlung der betreffenden Landesbehörden unmittelbar an die Vorstände der Eisenbahnen gerichtet werden könnten. Nach diesen Erfahrungen war es auch für Bismarck klar, daß von einem Teil der übrigen Bundesstaaten Einwendungen ähnlicher Art gemacht würden, sobald der Entwurf ihnen bekannt und im Bundesrat zur Sprache kommen werde[145]). Am 15. Mai 1879 wurden die Gesetzentwürfe dem Bundesrat zugeleitet. In einer ihnen beigefügten Denkschrift unterstrich der Reichskanzler die Notwendigkeit eines Reichseisenbahngesetzes, dessen Erlaß schon in dem Gesetz vom 27. Juni 1873

---

143) Hauptarchiv d. Ausw. Amt. II, Eisenbahnw. 302, S. 105.
144) Hauptarchiv des Ausw. Amt. II, Eisenbahnw. 303, S. 191. Antwort vom 29. März 1879.
145) Vgl. Lehen S. 71.

angekündigt worden war. Aber die Versuche, ein solches Gesetz zustande zu bringen, waren damals ohne Erfolg geblieben, da eine Verständigung mit den verbündeten Regierungen über dieses Gesetz nicht erzielt werden konnte. Bismarck schlug dem Bundesrat vor, die Zustimmung zu dem Gesetz von den einzelnen Bundesregierungen nicht im Wege schriftlicher Verhandlungen einzuholen. Es empfehle sich vielmehr, aus dem Bundesrat heraus eine Kommission zu bilden, die dann gemeinsam über den vorliegenden Entwurf zu beraten habe. Diese Kommission sollte nach seinem Vorschlag aus 9 Mitgliedern bestehen, von denen das Reich und Preußen je zwei, Bayern, Württemberg, Sachsen, Hessen und Baden je einen Beauftragten zu stellen hatten. Die Ernennung des Vorsitzenden behielt sich der Reichskanzler vor.

Wenn wir die einzelnen Artikel, wie sie dem Bundesrate in dem Entwurf vorgelegen haben, betrachten, so ist es verständlich, daß die partikularistisch gesinnten Bundesratsmitglieder wenig Freude an ihnen gehabt haben. Artikel 1 verlangte die Zuständigkeit dieser Gesetzesbestimmungen für alle deutschen Bahnen. In Artikel 2 hieß es: „Die Aufsicht über das Eisenbahnwesen steht dem Reiche zu". Dieser Artikel erfuhr in den weiteren Paragraphen des Gesetzes Einschränkungen zugunsten der Landesaufsichtsbehörden, die aber praktisch für diese keinen Wert hatten. Scharf wurde immer wieder die Reichsaufsicht hervorgehoben: „Die Reichsaufsicht schließt innerhalb ihrer Zuständigkeit die Landesaufsicht aus"[146]. Die Länder wären also nach diesem Entwurf ihrer bisherigen Rechte entkleidet worden. Der Entwurf eines Gesetzes über die Errichtung eines Reichseisenbahnrates sah die Einsetzung einer begutachtenden Behörde aus mindestens 5 ständigen Mitgliedern und einer Anzahl nicht ständiger Mitglieder vor. Von diesen wurde verlangt, daß sie in der Eisenbahnverwaltung, Handel, Industrie, Landwirtschaft und Landesverteidigung sachverständig sein sollten. Im dritten Entwurf über das Reichsverwaltungsgericht für strittige Eisenbahnverwaltungssachen war die Einsetzung eines Gerichts gefordert, bei dem Entscheidungen des Reichseisenbahnamtes angefochten werden konnten. Am 15. Mai 1879 hatte Bismarck diese Gesetzesanträge beim Bundesamt eingereicht. In dessen Sitzung vom 23. Mai wurden sie ohne längere Beratung dem V. Ausschuß überwiesen, ohne daß damals oder in späterer Zeit darüber verhandelt worden wäre. So war auch dieser letzte Versuch Bismarcks, ein Reichseisenbahngesetz zustande zu bringen, endgültig gescheitert. Wieder hatten die Mittelstaaten gesiegt, aber ihr Sieg ging auf Kosten der inneren Kräftigung der Reichseinheit.

---

146) Hauptarchiv d. Ausw. Amt. II, Eisenbahnw. 303, S. 246 ff.

4. Kapitel:
Die gescheiterte Tarifreform.

Zu gleicher Zeit mit den Verhandlungen über ein Reichseisenbahngesetz bemühte sich Bismarck auch das Tarifwesen zu vereinheitlichen. Schon im Jahre 1875 hatte er, bezw. das Reichseisenbahnamt, den Versuch gemacht, auf diesem Gebiete einheitliche Reformen durchzuführen. Jedoch scheiterten damals die Verhandlungen an dem Widerstand der Mittelstaaten[147]. Es wurde eine besondere Kommission gebildet, die eine Tarifregelung ausarbeiten sollte. Eine grundsätzliche Aenderung in dem bisherigen mannigfaltigen Tarifsystem trat aber nicht ein. In den nächsten Jahren befaßte sich Bismarck nicht näher mit dieser Frage. Wohl aber bemühten sich die Privatbahnen, unter sich eine Vereinheitlichung der Tarife durchzuführen, da ihre bisherige Vielgestaltigkeit sich erschwerend im gesamten Eisenbahnwesen auswirkte[148]. Der von den Eisenbahnen gegründete Tarifverband verhandelte in Leipzig am 6. und 7. April 1876. Man beschloß dort, alle deutschen Bahnverwaltungen aufzufordern, an den Verhandlungen zur Herbeiführung eines einheitlichen Tarifes teilzunehmen. Diese fanden in Dresden am 29. und 30. Juli 1876 statt. Es wurde hier der Entwurf eines für das ganze Reichsgebiet geltenden Tarifsystems aufgestellt. Der Entwurf wurde den einzelnen Bundesregierungen zugeleitet. Die Verhandlungen zogen sich noch bis zum nächsten Jahre hin. Als am 13. und 14. Februar 1877 in Berlin eine Konferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen zusammentrat, fügte man dem Dresdner Entwurf noch einige Aenderungen hinzu, obwohl der Bundesrat schon am 14. Dezember 1876 mit ihm einverstanden gewesen war. Dieser neue Tarif wurde zunächst nur von den Privatbahnverwaltungen eingeführt, denen sich einige Staatsbahnen anschlossen, nicht aber das Reich und Preußen. Im Juli 1878 sandte der Stellvertreter des Reichskanzlers, Graf Stolberg-Wernigerode, dem Bundesrat eine vom Reichseisenbahnamt ausgearbeitete Uebersicht, aus der hervorging, wie weit der neue Tarif der Privatbahnverwaltungen eingeführt worden war[149]. Danach hatten 61 von 63 Privat-Bahnverwaltungen den neuen Tarif eingeführt. Die noch fehlenden beiden waren so unbedeutend, daß sie nicht in Betracht kamen[150]. Aber auch dieser neue sogenannte Reformtarif erwies sich als unzureichend, denn er beschränkte sich auf

---

147) Vgl. S. 20.
148) Vgl. Burmeister, S. 13 ff.
149) Hauptarchiv d. Ausw. Amt. II, Eisenbahnw. 301, S. 192.
150) Es handelt sich um die Friedrichsrodaer und Georgs-Marienhütte-Habsburger Eisenbahn.

eine Schematisierung und Klassifizierung. Es wurden durch ihn nur Höchstsätze festgesetzt, dagegen fehlen allgemeine feststehende Frachtsätze. Die Maximaltarife waren von einer solchen Höhe, daß sie sich praktisch nicht im Sinne einer Vereinheitlichung des gesamten Tarifwesens auswirken konnten. Innerhalb dieser festgesetzten Höchstgrenze hatten die einzelnen Bahnverwaltungen noch genügend Spielraum, um die eigentlichen Tarife selbst festsetzen zu können. Dies lag zwar ganz im Sinne der deutschen Privat-Bahnverwaltungen, nicht aber im Interesse von Handel und Verkehr, da man auch jetzt von einem einheitlichen Tarif nicht sprechen konnte. Die Bahnen hatten es in der Hand, durch niedrige Tarife einzelne Handelszweige zu heben, ebenso aber konnten sie andere durch Erhöhung des Tarifs schwer wirtschaftlich schädigen. In dieser Hinsicht wirkten sich besonders die Differenzialtarife aus[151]). Gegen diese hatte sich Bismarck im Preußischen Abgeordnetenhaus wiederholt scharf ausgesprochen.

Als der Reichskanzler zur Schutzzollpolitik überging, sah er in dem Tarifsystem erst recht eine Gefährdung seiner Politik. In seiner Denkschrift an den Bundesrat vom 15. Dezember 1878 nahm er dagegen Stellung, wenn er sagt: „Ein Zoll, der etwa 5—10% vom Wert der Ware beträgt, kann nur einen verhältnismäßig geringen Einfluß auf den Kaufpreis ausüben. Andere Momente, wie die Ungleichheiten der Frachtsätze bei den Differenzialtarifen der Eisenbahnen wirken in dieser Beziehung viel einschneidender. Ich bin deshalb auch der Ueberzeugung, daß mit der Revision der Grenzzölle eine Revision der Eisenbahntarife notwendig Hand in Hand gehen muß“[152]).

Am 3. Januar 1879 brachte Bismarck im preußischen Staatsministerium die Angelegenheit zur Sprache[153]). Nachdem er die herrschenden Mißstände im Gütertarifwesen einzeln beleuchtet hatte, gab er seine Absicht kund, sich im Bundesrat für eine einheitliche Regelung des Tarifwesens einzusetzen[154]). Dies sollte unabhängig von den damals noch schwebenden Verhandlungen über ein Reichseisenbahngesetz geschehen. Lobend äußerte sich der Reichskanzler über die einheitlichen Posttarife, die nur auf Grund gesetzlicher Bestimmungen geändert werden dürften, da die Privatposteinrichtungen beseitigt worden seien. Ganz im Gegensatz hierzu ständen die Eisenbahntarife. Hier wäre den Privatbahnverwaltungen ein viel zu großer Spielraum gelassen, der nur dazu diene, das Privatinteresse der einzelnen Bahnen zu fördern. Zwangsläufig habe sich dies zum Nachteil für den Handel und die wirtschaftlichen Belange des deutschen Volkes ausgewirkt. „Der Umstand, daß so große öffentliche Interessen wie das Eisenbahntransportwesen Privatgesellschaften und einzelnen Verwaltungen ohne gesetzliche Kontrolle zur Ausbeutung für Privatinteressen überlassen sind, findet in der Geschichte des

---

151) Vgl. König: Die Differenzialtarife der Eisenbahnen, Berlin 1877.
152) Abgedruckt: Schneider S. 165.
153) Vgl. Schneider S. 166 ff.
154) Vgl. Posch. Bismarck und der Bundesrat, IV, S. 73.

wirtschaftlichen Lebens der modernen Staaten seine Analogie wohl nur in den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben“[155]).

Bismarck wollte in Anknüpfung an Artikel 45 der Reichsverfassung[156]) eine gesetzliche und, soweit es möglich war, einheitliche Regelung des deutschen Gütertarifwesens herbeiführen. Im Verlauf der Verhandlungen, die zwischen dem Reich und den Bundesstaaten in den folgenden Monaten geführt wurden, kam wieder klar und eindeutig zum Ausdruck, daß auch hier Bismarck mit seinen Ideen nicht durchdrang und wegen der Verfassung nicht durchdringen konnte. Denn die partikularen Strömungen bei den bundesstaatlichen Regierungen waren so stark, daß das Wort „Einheit“ oder „Vereinheitlichung“, auf welchem Gebiet es auch sein möchte, sofort den stärksten Widerstand gegen die Reichsgewalt hervorrief.

Am 15. Januar 1879 lud der Reichskanzler die Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen und Oldenburg zu einer Vorkonferenz ein, auf der die Eisenbahntarifangelegenheiten beraten werden sollten, und bat gleichzeitig um Nennung der zur Konferenz bevollmächtigten Vertreter[157]). Hier zeigte es sich schon, daß das Interesse der Bundesregierungen an dieser Frage nicht allzu groß war. Denn Bismarck war gezwungen, zweimal anfragen zu lassen, bevor er von Württemberg und Hessen eine Antwort erhielt[158]), obwohl bisher gerade Hessen Bismarcks Eisenbahnpolitik unterstützt hatte. Am 7. Februar 1879 beantragte der Reichskanzler beim Bundesrat zur Herstellung eines einheitlichen Gütertarifes für alle deutschen Bahnen die Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes. Zu diesem Zweck schlug er zunächst die Berufung einer Kommission vor. In ihr sollten sämtliche Bundesstaaten, soweit sie eigene Bahnen hatten, vertreten sein. Dem Antrag an den Bundesrat war eine ausführliche Denkschrift beigegeben[159]). Wiederum fordert Bismarck eine reichsgesetzliche Regelung des Tarifwesens, der die Reichsregierung sich nicht entziehen dürfe. Wenn der Staat den Privatbahnverwaltungen gewisse Hoheitsrechte verliehen habe, so sei dies nur im Interesse des Gemeinwohles geschehen. Die jetzigen Zustände im Tarifwesen seien aber alles andere als dem Gemeinwohl dienlich. Bei Festsetzung der Transportkosten dürften nicht die Rücksichten der Rentabilität maßgebend sein. Wesentlicher sei es, den allgemeinen Verkehr zu heben und die Zunahme des Wohlstandes der Bevölkerung zu fördern. Dies könne aber nur erreicht werden, wenn das gesamte Tarifwesen in die Hand des Reiches gelange und von zentraler Stelle der Zersplitterung in die vielen Sondertarife Einhalt geboten würde. Wie die große Anzahl der Tarife sich auswirke, zeigte Bismarck an folgendem Beispiel: Ein Fabrikant in Köln, der nach allen Richtungen Deutschlands Handel trieb, brauchte nicht weniger als 36 verschiedene Tarife. Hatte er Beziehungen zum Ausland,

---

155) Posch. Dokumente, II, S. 300.
156) Inhalt siehe S. 50.
157) Politisches Hauptarchiv des Ausw. Amt. II, Eisenbahnw. 303, S. 75.
158) Politisches Hauptarchiv des Ausw. Amt. II, Eisenbahnw. 303, S. 81.
159) Vgl. Posch. Bismarck und der Bundesrat IV, S. 74 ff.

so erhöhte sich die Zahl noch um ein beträchtliches[160]). Der 1877 eingeführte Reformtarif kannte nur eine Maximalgrenze. Im übrigen war es also den Bahnverwaltungen überlassen, sich innerhalb dieser nach Belieben zu bewegen. Bismarck führte nun an, daß von diesem Rechte die Bahnen in hohem Maße Gebrauch gemacht hätten, so daß allein dadurch schon eine Vereinheitlichung der Tarife unterbunden worden wäre. Deshalb verlangte er Einschränkung der Tariffreiheit: „Es kann den einzelnen Bahnverwaltungen das Recht aber nicht zustehen, gegenüber den hundertfach verwickelten Faktoren und Bedingungen der Produktion und Konsumtion einer Volksgemeinschaft des 19. Jahrhunderts eine nach allen Seiten regelnde und beherrschende Tätigkeit gewissermaßen gleich einer eingreifenden Vorsehung sich vindiziren zu wollen“[161]). Das Uebergehen der Tarifgesetzgebung in die Hand des Reiches sah Bismarck als eine historische Notwendigkeit an. Neue Errungenschaften entwickeln sich zunächst, ohne daß sich der Staat darum kümmert. Im Laufe der Zeit wird das Interesse der Allgemeinheit daran immer größer, sodaß die weitere Entwicklung nicht mehr dem Einzelnen oder einer bestimmten Gruppe überlassen werden kann, sondern an den Staat übergehen muß[162]).

Bismarcks Bestreben war es, den neuen Tarif so klar und einheitlich zu gestalten, daß jedermann sich selbst die Tarife berechnen konnte; in allen Wirtschaftsgebieten sollte er gleich sein. Benachteiligung des Kleingewerbes sollte jetzt beseitigt werden. In der Hauptsache hatte die Ausnahmestellung einzelner, die zum Nachteil der Gesamtheit führte, aufzuhören. In der dem Gesetzentwurf beigefügten Denkschrift brachte Bismarck zum Ausdruck, wie viel ihm an einem neuen Tarifgesetz gelegen war. Die Nachteile der bisherigen Tarife — von einem Tarifgesetz konnte man ja noch nicht sprechen — traten darin klar zutage. Bismarck zeigte, wie das neue Gesetz beschaffen sein müßte, um die herrschenden Uebelstände zu beseitigen.

Damit hatte er getan, was in seiner Kraft stand. Wie die Neuregelung sich weiter gestalten und wieweit man überhaupt das Tarifwesen vereinheitlichen würde, lag nun bei der Vertretung der Bundesstaaten. Der Reichskanzler äußerte sich nicht sehr hoffnungsvoll[163]) (22. März 1879). Seine Ansicht war, daß eine große Vereinfachung sich zunächst nicht verwirklichen lassen werde. Trotzdem es für ihn selbstverständlich war, daß die Bahnen mit vielen Brücken und Tunnels bei den Tarifen besonders berücksichtigt werden müßten, indem bei diesen teueren Bahnanlagen eine Meile eine kürzere Strecke sein sollte als bei den übrigen Bahnen, ging er nicht davon ab, daß, wie die einzelnen Bahnverhältnisse auch liegen möchten, die Tarife nur von der Gesetzgebung geändert werden sollten. Dadurch hatten auch die Reichsinstanzen das Recht, von den Privatbahnen die Behebung auftretender Uebelstände zu verlangen. Wie sich Bismarck die Auswirkung der neuen Tarife dachte und was er durch sie

---

160) Posch. Bismarck und der Bundesrat IV, S. 78.
161) „ „ „ „ „ IV, S. 76.
162) „ „ „ „ „ IV, S. 85.
163) Vgl. Posch. Bismarck und die Parlamentarier I, S. 131.

beseitigen wollte, erfahren wir von ihm, wenn er sagte: „Als Ideal schwebt mir vor, daß in Deutschland alle vom Ausland eingeführten Güter so und soviel Prozent der Frachtkosten teurer[164]) gefahren werden, als inländische Erzeugnisse. Ich kann nicht dulden, daß der der Landwirtschaft wie der Industrie zu gewährende mäßige Zollschutz durch die billigere Tarifierung des Auslandsguts wieder aufgehoben wird. Der Handel wird sich dagegen auflehnen, die Einsichtigeren werden aber doch wohl begreifen lernen, daß ohne ein kaufkräftiges Inland ohne erstarkte Industrie und Landwirtschaft der Handel zurückgehen muß“[165]). Hier wird uns besonders deutlich, wie eng Bismarcks neue Zollpolitik mit seinen Bemühungen, für das gesamte Reichsgebiet ein einheitliches Tarifgesetz zustande zu bringen, zusammenhing[166]). Um so schwerwiegender war für ihn der Widerstand, der ihm bei der beabsichtigten Gütertarifreform von den einzelnen Mittelstaaten entgegengesetzt wurde. Die Vorverhandlungen mit diesen begannen am 7. und währten bis zum 11. März 1879. Beschickt war die Konferenz von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Oldenburg und Vertretern des Reichseisenbahnamtes. Zeigten sich auch schon hier Schwierigkeiten, so glaubte Bismarck dennoch sein Ziel zu erreichen, ungeachtet aller Meinungsverschiedenheiten, die bei der ersten Erwägung einer so umfassenden Reform immer auftreten. Trotz gegensätzlicher Ansichten nahm Bismarck an, soweit die Mithilfe der Bundesregierungen zu erlangen, um

1. „das gesamte Gütertarifwesen nach möglichst gleichartigen Grundsätzen gemeinsam zu ordnen;

2. die im Interesse des Verkehrs unentbehrliche Klarheit und Uebersichtlichkeit in der Tarifierung zu schaffen und zu sichern“[167]).

Ferner glaubte der Reichskanzler bei den Vertretern der Bundesregierungen dafür Verständnis zu finden, daß die deutschen Bahnen in der Hauptsache deutschen Verkehrsinteressen dienen müßten, nicht aber ausländischen. War es zu dieser Zeit doch so, daß die einzelnen Frachtsätze für die Einfuhr ausländischer Waren niedriger waren, als die für die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse[168]).

Bismarck sah die Aufgabe der verbündeten Regierungen darin, ihn in seinen Zielen zu unterstützen, um durch die beabsichtigte Reform zu erreichen, daß deutsche Güter auf deutschen Bahnen mindestens ebenso behandelt und nicht teurer gefahren werden als ausländische. Heute sind diese Forderungen eine Selbstverständlichkeit. In damaliger Zeit waren sie dies nicht, sonst hätte der Reichskanzler bei seinen Reformvorschlägen von seiten des Bundesrates größere Unterstützung finden müssen. Bei ihm beantragte er jetzt die Berufung eines Ausschusses,

---

164) Bisher war es teilweise gerade umgekehrt gewesen. Vgl. hierzu Bismarcks Ausführungen im Abgeordnetenhaus vom 23. und 27. März 1878.
165) Vgl. Posch. Bismarck und die Parlamentarier III, D. 45.
166) Vgl. Bismarcks Schreiben an die Staatsminister Hofmann,, Dr. Friedenthal u. Maybach vom 3. Januar 1879. Abgedruckt: Poschinger, Dokumente II, S. 299 ff.
167) Vgl. Poschinger Bismarck und der Bundesrat IV. S. 91.
168) Vgl. Richter: Im alten Reichstag II, S. 51 ff.

der über das Reichstarifgesetz beraten sollte[169]. In der Sitzung vom 29. März 1879 befaßte sich der Bundesrat mit dem zu bildenden Ausschuß. Es wurde die Berufung einer neunköpfigen Kommission beschlossen, so wie es Bismarck vorgeschlagen hatte. Es sollten hier alle Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz vertreten sein, außerdem als Reichsinstanz das Reichseisenbahnamt. Württemberg hatte angenommen, daß Bayern an diesen Verhandlungen kein großes Interesse zeigen würde, da es bei den bevorstehenden Verhandlungen sicher betonen würde, daß im Falle einer einheitlichen Regelung des Gütertarifwesens diese auf Bayern keine Anwendung finden dürfe wegen der Bayern durch die Verfassung garantierten Reservatrechte. Für diesen Fall verlangte nun Württemberg, Bayern solle nur dann in der Kommission eine Stimme gewährt werden, die für die Bildung einer Majorität maßgebend sei, wenn es sich selbst bereit erkläre, sich auch der betreffenden Bestimmung unterwerfen zu wollen[170]. Wie wir noch sehen werden, wurde von seiten des Reichseisenbahnamtes die Ansicht vertreten, das beabsichtigte Tarifgesetz könne unbeschadet der Reservatrechte auf Bayern angewandt werden. Während der Bundesratssitzung am 29. März 1879 erklärte der Reichskanzler, der den Vorsitz führte, das neue Tarifgesetz werde die Rentabilität der Staatsbahnen nicht beeinträchtigen. Auch denke er nicht daran, die Einzelstaaten in ihren Hoheits- und Finanzrechten einzuschränken, sie würden gegenüber den Privatbahnen noch erhöht[171]. Bedenken dieser Art waren bei den Mittelstaaten schon während der Verhandlungen aufgetaucht, ohne daß es Bismarck gelungen war, sie zu zerstreuen. Aus dem Bundesrat heraus wurde deshalb verlangt, die gesamte Regelung der Tariffrage einem der ständigen Ausschüsse zu überweisen. Dadurch hätten die Bundesstaaten die Möglichkeit gehabt, sich nicht grundsätzlich über das beabsichtigte Gesetz äußern zu müssen. Außerdem wäre die Angelegenheit auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben worden, da die ständigen Ausschüsse nur mit großer Langsamkeit arbeiteten. Bismarck erkannte diesen Schachzug und wandte sich sofort dagegen, indem er sagte, einen solchen Beschluß des Bundesrates müßte er einer Ablehnung seines gesamten Antrages gleichsetzen. Er erreichte dadurch, daß ein besonderer Ausschuß für das Gütertarifwesen eingesetzt wurde. Bei den Verhandlungen, 2. April 1879, lagen verschiedene Anträge über die Zusammensetzung dieser Spezialkommission vor, und es wurde viel Zeit und Mühe aufgewandt, bis man sich über diesen für den Verlauf der weiteren Verhandlungen nicht sehr wichtigen Punkt einigen konnte. Württemberg war im Prinzip mit einem einheitlichen Tarifgesetz einverstanden, jedoch unter der Bedingung, daß „den Ansichten der einzelnen Regierungen über Grenzen und Umfang des Gesetzes nicht präjudiziert werde“[172]. Der bayrische Vertreter von Hocheder vertrat, wie schon erwähnt, den Standpunkt, daß das zu erlassende Tarifgesetz auf Bayern infolge seiner Reser-

169) Schreiben vom 18. März 1879.
170) Politisches Hauptarchiv d. Ausw. Amt. II Eisenbahnw. 303, S. 92.
171) Vgl. Poschinger: Bismarck u. der Bundesrat IV, S. 92.
172) Posch. Bismarck und der Bundesrat IV, S. 93.

vatrechte nicht anwendbar sei. Um die rechtliche Frage zu prüfen, beauftragte Bismarck sowohl den Staatssekretär im Reichsjustizamt als auch das Reichseisenbahnamt mit der Ausarbeitung einer Denkschrift, ob und wieweit das Tarifgesetz auch auf Bayern Anwendung finden könne. Das Reichseisenbahnamt kam nach Prüfung der Verfassungsartikel am 1. April 1879 zu dem Ergebnis, daß Bayern mit in das Tarifgesetz einbezogen werden dürfe. Zur Begründung dieser Auffassung führte es etwa folgendes aus: In der Verfassung steht, daß die Artikel 42 bis einschließlich 46 auf das Königreich Bayern nicht anwendbar sind. Dennoch steht dem Reiche auch Bayern gegenüber verfassungsmäßig das Recht zu, „im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesverteidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen“[173]). Die Frage, ob das Tarifgesetz auf Bayern nicht anwendbar sei, müsse bejaht werden, wenn das Recht des Reiches zum Erlasse dieses Gesetzes aus den auf Bayern nicht anwendbaren Artikeln 42—46 der Reichsverfassung abgeleitet werde. Dies sei nicht der Fall. Die Bestimmungen im Abschnitt VII der Reichsverfassung enthielten eine Zusammenstellung der Aufgaben, welche sich das Reich zur Pflege der Wohlfahrt des deutschen Volkes auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gestellt habe. Also nicht wegen der in den Artikeln 42—46 enthaltenen Bestimmungen über das Eisenbahntarifwesen, die auf Bayern nicht anwendbar seien, sei das Reich berechtigt, das Tarifwesen einer gesetzlichen Regelung zu unterziehen, sondern die Befugnis zum Erlasse eines Reichstarifgesetzes sei nach Ansicht des Reichseisenbahnamtes darauf begründet, daß den Reichsbehörden das Recht zur Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen allgemein zustehe (Artikel 4 Abs. 8) und dieses Recht durch die Artikel 42—46 auf Bayern keine Einschränkung erleide. Aus diesem Grunde sei nach Ansicht des Reichseisenbahnamtes das Tarifgesetz auch auf Bayern anwendbar. Dagegen brachte das Reichsjustizamt in seinem Votum vom 8. April 1879 zum Ausdruck, daß das zu erlassende Reichsgesetz nur mit Zustimmung Bayerns auf diesen Staat angewandt werden dürfe. Im Gegensatz zu dem Reichseisenbahnamt wurde betont, ein Recht des Reiches auf die Eisenbahnangelegenheiten der Bundesstaaten könne man nur von den Artikeln 42 bis 46 ableiten. Da nun gerade in diesen Bayern eine Ausnahmestellung eingeräumt worden sei, könne man das Tarifgesetz verfassungsmäßig auf Bayern nicht anwenden[174]). Es standen sich also hier die Ansichten der beiden zuständigen Behörden schärfstens gegenüber, und Bismarck hatte nicht die gewünschte Klarheit erlangt, die er zur Weiterbehandlung der gesamten Angelegenheit im Bundesrat benötigte. Währenddessen wurde dort noch immer über die Zusammensetzung der Tarifkommission beraten. Die Hansestädte hatten den Antrag gestellt, in dem Ausschuß ebenfalls vertreten zu sein. Dies wurde vom Bundesrat abgelehnt. In dessen Sitzung vom 2. April 1879 wurde dann endgültig beschlossen, daß der Gütertarifausschuß aus 9 Mitgliedern bestehen solle. Von diesen stellte

---

173) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen No. 8, S. 214 ff.
Vgl. auch R. V. VII Absch. Art. 46 § 3.

174) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen No. 8, S. 219 ff.

Preußen 3, die übrigen Bundesstaaten je einen Vertreter. Bayern hatte man doch in den Ausschuß miteinbezogen, trotzdem nach Beschluß des Bundesrats der zu erlassende Gesetzentwurf auf Bayern keine Anwendung finden sollte. Aber auch jetzt zeigte sich wieder die Verschleppungstaktik der einzelnen Bundesstaaten. Denn fünf Wochen vergingen, bis endlich der Bundesratsausschuß für das Tarifwesen am 9. Mai 1879 unter Vorsitz des preußischen Handelsministers Maybach zusammentreten konnte. Innerhalb von vier Wochen gelang es, den aus 30 Paragraphen bestehenden Gesetzentwurf fertigzustellen. Wenn er auch kaum vollständig Bismarcks Wünschen entsprach, so konnte doch durch ihn die Vielgestaltigkeit der Tarife beseitigt worden.

§ 1 lautete: Die Preise für die Beförderung von Gütern auf Eisenbahnen werden aus einem nach Maßgabe der Entfernung zu berechnenden Streckensatze und aus einer Abfertigungsgebühr gebildet. Damit waren schon die bisher üblich gewesenen Differenzialtarife beseitigt. Doch kam man den mit besonderen Kosten gebauten Bahnen (Brücken und Tunnels) insofern entgegen, als ihnen eine besondere Tarifberechnung zugebilligt wurde. Sie durften aber nicht wie bisher selbst eine Erhöhung festsetzen, sondern die Entscheidung darüber lag in den Händen des Bundesrates, während der Antrag von der betreffenden Landesregierung ausgehen mußte. Dadurch war jegliche willkürliche Festsetzung der Tarife unterbunden. Wichtig im Sinne der Vereinheitlichung war noch der § 4, der verlangte, „daß die Tarifvorschriften nebst der Güterklassifikation und die Normaleinheitssätze für die verschiedenen Güterklassen für alle Bahnen gleich sind“[175]). Die Festsetzung war Aufgabe des Bundesrates. Der Entwurf brachte ferner noch in Vorschlag, zur weiteren Behandlung der Tariffrage in besonderen Fällen einen Reichseisenbahnrat zusammentreten zu lassen. Dieser sollte aus Vertretern der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie und des Handels, sowie der Eisenbahnverwaltungen bestehen. Dadurch war die Möglichkeit gegeben, Wünsche dieser Wirtschaftszweige zu prüfen und nötigenfalls zu berücksichtigen. Auf Bayern sollte das Tarifgesetz nach § 30 keine Anwendung finden. Den Antrag hierzu hatte der bayrische Bevollmächtigte von Hocheder gestellt, und der Ausschuß hatte ihm auch stattgegeben. Man begründete dies mit dem Artikel 4 Absatz 8 und Artikel 46 Absatz 2 der Reichsverfassung[176]). Jedoch wurde der bayrischen Regierung anheimgestellt, entsprechende Bestimmungen in bezug auf das Tarifwesen zu treffen und diese sowohl im inneren bayrischen Verkehr als im Verkehr mit den übrigen deutschen Bahnen und mit dem Auslande in Anwendung zu bringen. Die Wünsche Württembergs berücksichtigt der § 29: „Der kgl. württembergischen Regierung bleibt vorbehalten, für den Lokalverkehr auf den Bahnen ihres Gebietes Abweichungen von den Bestimmungen dieses Gesetzes zuzulassen, insoweit und insolange durch dieselben der Verkehr der Nachbarbahnen und der direkte Verkehr anderer Bahnen überhaupt mit dem württem-

---

175) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen, No. 8, S. 245 ff.
176) Vgl. Coermann S. 1 und 5.

bergischen Eisenbahnnetze nicht beeinträchtigt wird“[177]). Der württembergische Vertreter, Freiherr von Spitzenberg, begründete seinen Antrag damit, daß nach Artikel 52 der Reichsverfassung Württemberg für den inneren Post- und Telegraphenverkehr Freiheit der Tarifbestimmung zustehe. Außerdem berief er sich noch auf Ziffer 2 des Berliner Protokolls vom 25. November 1870, das über den Beitritt Württembergs zu der zwischen dem Norddeutschen Bunde, Baden und Hessen vereinbarten Verfassung des deutschen Bundes handelte, in dem Württemberg ebenfalls Zugeständnisse[179]) gemacht worden waren, wie Bayern in dem Vertrage von Versailles vom 23. November 1870.

Als der Entwurf in der Oeffentlichkeit bekannt wurde, fand er besonders seitens der Privatbahnverwaltungen heftige Ablehnung. Von ihrem Standpunkt ist diese Haltung vollauf zu verstehen, da ihre bisherigen Rechte in dem zu erlassenden Tarifgesetz stark beschnitten wurden. In der Hauptsache wurde von dieser Seite bemängelt, daß in Zukunft sämtliche Abstufungen fortfallen sollten. Ferner sahen die Privatbahnverwaltungen in der Gleichheit der Tarife für ausländische und inländische Waren eine Gefährdung des Transitverkehrs, der hierdurch unstreitig zurückgehen und dadurch die finanzielle Lage der Privatbahnen stark gefährden würde[178]).

Trotzdem man den Partikularstaaten entgegengekommen war und ihre Rechte, die sie von den einzelnen Verträgen herleiteten, berücksichtigte, war der Widerstand, den der Entwurf des Ausschusses innerhalb des Bundesrates fand, beträchtlich. Während Bismarck bemüht war, möglichst schnell eine Entscheidung über den Gesetzentwurf herbeizuführen, um ihn dem Reichstag zur weiteren Beschlußfassung vorlegen zu können, waren die Mittelstaaten bestrebt, die endgültige Entscheidung noch möglichst hinauszuschieben. Ueber das Tarifgesetz sollte am 6. Juni 1879 im Bundesrat beraten werden. Hier stellte Württemberg den Antrag, die Angelegenheit in einer späteren Sitzung auf die Tagesordnung zu setzen. Seitens der Mittelstaaten suchte man geltend zu machen, der Entwurf berge eine Verfassungsänderung in sich[180]). Denn verfassungsgemäß stehe dem Reiche nur die Kontrolle, nicht aber die Festsetzung der Tarife zu. Seitens des Reiches und Preußens wurde dagegen Artikel 4 No. 8 angeführt[181]), nach dem auch die Gesetzgebung den Institutionen des Reiches zustehe, mit Ausnahme Bayerns. Dieses war aber nach § 30 des Entwurfes nicht in das Tarifgesetz miteinbezogen worden. In der Sitzung vom 17. Juni kam die Angelegenheit zur Sprache. Bayern, Sachsen und Württemberg sahen in dem beabsichtigten Gesetz eine Verfassungsänderung. Dieser Ansicht widersprachen Preußen und einige kleinere Bundesstaaten. Dann schritt man zur Abstimmung über den Tarifgesetzentwurf. Dafür stimmten außer Preußen Hessen, Sachsen-Weimar, Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz, Oldenburg. Sachsen-

177) Reichswirtschaftsamt Eisenbahnwesen No. 8, S. 251.
178) Stellungnahme des Vereins der Privatbahnen in der Nordd. Allgem. Ztg. vom 18. 6. 79.
179) Württemberg durfte danach für den Lokalverkehr seiner Bahnen Sondertarife aufstellen.
180) wegen der §§ 2 und 4.
181) Vgl. Coermann S. 1.

Meiningen, Sachsen-Koburg-Gotha, Anhalt, Schwarzburg-Rudolstadt und -Sondershausen, Waldeck, Reuß j. Linie und Lippe. Gegen den Entwurf gaben ihre Stimmen ab: Bayern, Sachsen Württemberg, Baden, Braunschweig, die Hansestädte und der restliche Teil der übrigen kleinen Bundesstaaten. Bayern hielt sich für berechtigt, an der Schlußabstimmung teilzunehmen, weil der Entwurf in § 2 und 4 eine Verfassungsänderung enthalte. Diesem Standpunkt wurde durch den preußischen Minister Hofmann widersprochen. Daraufhin beantragte Minister v. Mittnacht, die Frage, ob die Paragraphen 2 und 4 eine Verfassungsänderung enhielten, dem Verfassungsausschuß zur Berichterstattung vorzulegen[182]). Der Antrag wurde mit allen Stimmen gegen die Preußens angenommen. Somit trat wieder eine Verzögerung ein, bis es zu einer klaren Entscheidung kommen konnte.

In der Bundesratssitzung vom 21. Juni brachten Württemberg, Sachsen und Baden den Antrag ein, der Bundesrat wolle in der Beratung der betreffenden Paragraphen 2 und 4 des Entwurfes fortfahren. Dagegen sollte der erst vier Tage vorher berufene Verfassungsausschuß von seinem Auftrag entbunden werden. Mittnacht begründete seinen Antrag damit, man müsse zunächst zu einer materiellen Verständigung über die Normaleinheitssätze der Tarife gelangen. Dieses plötzliche Umschwenken Mittnachts wird erklärlich, wenn man berücksichtigt, daß im Verfassungsausschuß die Entscheidung so ausgefallen wäre, daß von 7 Stimmen nur 2 darin eine Verfassungsänderung gesehen hätten[183]). Deshalb wollte man seitens der Bundesstaaten eine solche Entscheidung verhindern. Widerspruch erhob sich gegen Mittnachts Antrag nicht. Doch verschob man die Weiterberatung auf Wunsch Oldenburgs auf die nächste Sitzung. Am 27. Juni 1879 wurde dann der Gesetzentwurf in den außerordentlichen Ausschuß für das Gütertarifwesen „behufs der Detailberatung eines einheitlichen Tarifsystems und dazugehöriger Normaleinheitssätze“[184]) zurückverwiesen, und niemand hörte mehr etwas weder von der Detailberatung noch von dem gesamten Antrag.

Bismarck mußte auch hier erkennen, daß er das Reichsinteresse der Bundesstaaten überschätzt hatte.

Zu gleicher Zeit bemühte sich Maybach, in der Zusammensetzung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen eine Aenderung eintreten zu lassen. Dieser bestand aus 60 deutschen Verwaltungen. Darunter waren 18 Staatsbahndirektionen. Ferner gehörten dem Verein 39 österreichisch-ungarische und 11 andere fremdländische Bahnverwaltungen, und zwar polnische[185]), niederländische und rumänische an. Maybach schlug nun in einer Denkschrift vom 8. April 1879 dem Reichskanzler vor, einen engeren Verein zu gründen, der nur deutsche Bahnen umfassen sollte[186]). Bismarck war hiermit einverstanden, doch beauftragte er Maybach, bevor er

---

182) Vgl. Mittnacht, S. 71.
183) Vgl. Poschinger: Bismarck und die Parlamentarier II, S. 351.
184) Vgl. Poschinger: Bismarck und der Bundesrat IV, S. 108.
185) Politisches Archiv d. Ausw. Amt. II Eisenbahnw. 303, S. 106 ff.
186) Damit waren wohl russisch-polnische gemeint.

an die Ausführung ginge, die Aeußerung der Bundesstaaten hierzu einzuholen[187]. Auf eine Anfrage bei der bayrischen Regierung äußerte sich diese völlig ablehnend. Sie sah in dem bisherigen Verein eine vollkommene Institution; gegenseitige Interessen hätten die Teilnehmer eng verbunden. Nach ihrer Ansicht könnte eine Neubildung des Vereins diese Bedeutung niemals erreichen. Fast ebenso lautete die Antwort Sachsens. Sie hob besonders die nationale Bedeutung des Allgemeinen Deutschen Eisenbahnvereins hervor. Gemäßigter war die Haltung Württembergs zu dieser Frage. Auch Mittnacht wünschte nicht die Kündigung des jetzigen Eisenbahnvereins. Doch war er bereit, sich einer Neugestaltung für ausschließlich deutsches Reichsgebiet nicht zu entziehen. In ähnlichem Sinne äußerten sich Baden und Oldenburg. Freudige Zustimmung fand der Plan nur bei Hessen. Bismarck und Maybach gaben infolge dieser wenig ermutigenden Stellungnahme der übrigen Regierungen diesen Plan auf.

Bayern und Sachsen sahen wohl bei Kündigung des alten Vereins und Gründung eines neuen, in dem nur deutsche Bahnverwaltungen als Mitglieder sitzen sollten, vorwiegend eine Stärkung der Machtstellung des Reiches in Eisenbahnangelegenheiten, und diese wollten sie auch hier unter allen Umständen verhindern.

---

187) Datum der Anfragen und Antworten aus den Akten nicht ersichtlich.

5. Kapitel:

Die Erweiterung des Staatsbahnsystems in Preußen.

Bismarcks bisherige Reichseisenbahnpolitik zeigt, daß der Widerstand der Bundesstaaten, darunter auch preußischer Kreise, ihn verhinderte, seine großen Reformideen durchzuführen. So waren die Versuche, ein Reichseisenbahngesetz zustande zu bringen, wie seine Bemühungen, die Gütertarife zu vereinheitlichen, fehlgeschlagen. Deshalb hielt er jetzt die Zeit für gekommen, seine Pläne, die an den partikularistischen Kräften im Reich gescheitert waren, in Preußen zur Durchführung zu bringen. Er hatte dies in dem Votum vom 9. März 1876 an das preußische Staatsministerium angekündigt[188]).

Nachdem das Reich sich geweigert hatte, die preußischen Bahnen anzukaufen, ging nun Preußen daran, durch Ankauf der Priviatbahnen seinen Eisenbahnbesitz zu vergrößern. Dadurch nahm naturgemäß der preußische Staatsbahnbesitz bedeutend zu im Verhältnis zu den übrigen Bundesstaaten. Doch Bismarck fühlte sich jetzt nicht mehr verpflichtet, irgendwelche Rücksicht in dieser Hinsicht zu nehmen.

Für Preußen kam es jetzt darauf an, wie Maybach sagte, „sich im eigenen Hause selbst vorläufig so einzurichten, wie es unserem Interesse entspricht“[189]). Und dieses Interesse verlangte den Ankauf der preußischen Privatbahnen, die bis zum Jahre 1879 immer noch einen beträchtlich größeren Umfang hatten als die preußischen Staatsbahnen.

Maybach mußte sich auch jetzt noch, oft gegenüber anderen preußischen Ministern durchsetzen, die mit den Verkaufsverhandlungen zwischen dem preußischen Staat und den Privatbahnverwaltungen nicht einverstanden waren. Hier war es vor allem der preußische Finanzminister Hobrecht, dem die Summen zu hoch waren, die er für den beabsichtigten Ankauf der Privatbahnen ausgeben sollte[190]). Hobrecht und Maybach konnten sich zuerst nicht einigen und Hobrechts Widerstand war so stark, daß sich Maybach gezwungen sah, bei dem Kaiser sein Abschiedsgesuch im November 1879 einzureichen. Erst als sich Bismarck für Maybach einsetzte und erklärte, daß er dann ebenfalls seinen Abschied nehmen werde, gelang es, die Differenzen zwischen den beiden Ministern zu beseitigen, indem Hobrecht nachgab.

---

188) Vgl. Posch. Aktenstücke I, S. 216 ff.
189) Vgl. Maybachs Rede im A. H. vom 13. Februar 1879.
190) Vgl. Tiedemann II, S. 317 f.

Durch diese Mißhelligkeiten hatten sich die Verhandlungen mit den Privatbahnverwaltungen in die Länge gezogen. Mit weiteren Schwierigkeiten war zu rechnen, wenn die Verstaatlichungsvorlage im Landtage zur Sprache kam, da auch hier Gegner des Staatsbahnsystems vorhanden waren. Besonders war es der Abgeordnete Richter, der in einem Antrag an die Budgetkommission vom 25. Januar 1879 verlangte, daß infolge der finanziellen und wirtschaftlichen Lage des Staates von dem weiteren Ankauf von Privatbahnen Abstand genommen werden sollte. Dieser Antrag fand mit 15 von 20 Stimmen Annahme. Der Abgeordnete Lasker versuchte ihn einzuschränken, indem er vorschlug, der Staat solle nur solche Privatbahnen ankaufen, bei denen es im voraus schon erwiesen sei, daß sie sich auch rentieren würden. Hierzu nahm Bismarck in einem Votum vom 7. Februar 1879 Stellung, in dem er erklärte, „er lege den größten Wert auf die Durchführung der Eisenbahnpolitik durch Erwerb der dominierenden Privateisenbahnlinien für den Staat und halte es für dringend erforderlich, dies dem Landtag gegenüber entschieden auszusprechen“[191]. Dieselbe Haltung nahm Maybach vor dem Abgeordnetenhause ein, wo er am 13. Februar 1879 darlegte, seitdem er in der Eisenbahnverwaltung tätig sei, vertrete er den Standpunkt, daß Preußen eine bewußte Staatsbahnpolitik treiben müsse. Diese Ansicht habe auch der König in seiner Thronrede vertreten wenn er sagte: „Im Interesse der Landeswohlfahrt erweist sich eine kräftigere Zusammenfassung und Ordnung des Eisenbahnwesens, sowie die Ergänzung des vaterländischen Eisenbahnnetzes in verschiedenen Teilen des Staates als unerläßlich“[192].

Ueber den Antrag der Budgetkommission äußerte sich Maybach: „Ruhe auf diesem Gebiet ist Rückschritt“[193].

Der Antrag der Kommission, der das Einstellen des weiteren Privatbahnankaufes verlangte, wurde abgelehnt, wenn auch jetzt noch innerhalb des Hauses sich zahlreiche Stimmen gegen die Durchführung des Staatsbahnsystems geltend machten[194].

Die Fortschrittspartei war unter Führung des Abgeordneten Richter geschlossen dagegen: „Wir haben in Eisenbahnfragen einen wesentlich negativen Standpunkt eingenommen und blicken mit einer gewissen Genugtuung auf diese Politik der Negation zurück“[195].

Von der Zentrumspartei sprach der Abgeordnete von Heeremann gegen die Verstaatlichung. Er schloß sich der Auffassung Richters an, der den Staatshaushalt durch die Verstaatlichung der Privatbahnen zu sehr belastet glaubte. Im übrigen hielt Heeremann die Privatbahnen für besser verwaltet als die Staatsbahnen. Schnelligkeit und Ordnung sei bei ersteren in höherem Maße vorhanden. Infolgedessen würden die Staatsbahnen die Entwicklung von Handel und Verkehr nur erschweren. Er sah in dem Staatseisenbahnsystem einen zu stark hervortretenden Totali-

191) Vgl. Posch. Aktenstücke I, S. 303. Verhandl. fanden im Abgeordnetenhaus am 12., 13., 14. Februar 1879 statt.
192) Vgl. Posch. Aktenstücke I, S. 304.
193) Ebenda.
194) Vgl. Alberty S. 42 ff.
195) Vgl. hierzu E. Richter: Die falsche Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck.

tätsanspruch des Staates, und diesen hielt er für schädlich. Bei der späteren Abstimmung am 14. Februar 1879 war die Stellungnahme der Zentrumspartei eine geteilte. Der Abgeordnete Lasker von den National-Liberalen stimmte dem Antrage zu, wenn ihm auch der Ankauf sämtlicher Bahnen eine zu starke Belastung der Finanzen bedeutete[196]).

Wenn bei der Abstimmung nicht ein Teil der Zentrumsabgeordneten sich für den Ankauf der Privatbahnen ausgesprochen hätte, wäre keine Mehrheit zustande gekommen; sie war auch jetzt mit 179 gegen 174 Stimmen recht unbedeutend. Man hatte in dieser Landtagsperiode nur über den Ankauf von Privatbahnen im allgemeinen verhandelt. Welche Bahnlinien als erste in den Besitz des Staates übergehen sollten, war geheim gehalten worden. Dadurch wollte die Regierung die Börsenspekulationen verhindern[197]).

In der nächsten Session des Landtages, der am 28. Oktober 1879 zusammentrat, begannen erst die Einzelbesprechungen. In der Thronrede wurde die Eisenbahnverstaatlichung als eine bedeutende Aufgabe des Landtages bezeichnet. „In hervorragender Weise wird Ihre Mitwirkung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Anspruch genommen werden. Durchdrungen von der Ueberzeugung, daß nur im Wege entschlossener Durchführung des Staatseisenbahnsystems die Eisenbahnen der öffentlichen Wohlfahrt mit solchem Nachdruck und Erfolge dienstbar gemacht werden können, wie dies die Interessen des Landes mit wachsender Stärke erheischen, hat Meine Regierung mehrere Verträge vereinbart, welche die Ueberführung wichtiger Aktieneisenbahn-Unternehmungen in die Hände des Staates zum Gegenstand haben".

Auch Bismarck hatte geäußert, „für den nächsten Landtag stehe für ihn allen anderen Fragen voran die Angelegenheit wegen Verstaatlichung des Eisenbahnwesens"[198]).

Die neue Zusammensetzung des preußischen Abgeordnetenhauses, die sich aus den Neuwahlen vom September 1879 ergeben hatte, war für Bismarcks Pläne äußerst günstig, da sich die Stimmen der Rechten bedeutend vermehrt hatten[199]).

Am 29. Oktober 1879 wurde die Gesetzesvorlage dem Landtag übermittelt. Danach sollte die preußische Staatsregierung ermächtigt werden, die Verwaltung und den Betrieb von folgenden Privatbahnen zu übernehmen: der Berlin-Stettiner, der Magdeburg-Halberstädter, der Hannover-Altenbekener und der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Die Gesamtlänge dieser Linien bedeutete eine Erweiterung des preußischen Staatsbahnnetzes um mehr als die Hälfte seiner bisherigen Größe[200]).

Der Verstaatlichungsvorlage war eine ausführliche Begründung beigefügt. Darin wurde zum Ausdruck gebracht, wie groß die Mißstände im Betriebe der Privatbahnen seien; so würden häufig neue Bahnen

196) Verhandlungen des Abgeordnetenhauses am 12., 13. und 14. Februar 1879.
197) Vgl. Jungnickel, S. 73.
198) Vgl. Posch. Aktenstücke II, S. 311.
199) Die beiden konservativen Parteien hatten 88 Sitze gewonnen.
200) Das bisherige Staatsbahnnetz betrug 5255 km, bei dem Ankauf handelte es sich um 3382 km.

von zweifelhaften Unternehmern gegründet. Bei Eisenbahnreformen, die der Allgemeinheit zugute kämen, seien es bisher hauptsächlich die Privatbahnverwaltungen gewesen, die der Einführung solcher Neuerungen sich widersetzt hätten. Weiter wurde auf die Verworrenheit des Tarifwesens bei ihnen hingewiesen. Frei von diesen Mißständen sei das Staatsbahnsystem. Dem Staatsbahnsystem sei deshalb gegenüber einem gemischten der Vorzug zu geben. Der jetzige Zeitpunkt zur Durchführung des Ankaufes der Privatbahnen erschien der Regierung besonders günstig, „weil die Lage und Aussichten der meisten inländischen Bahnen die Verstaatlichung erwünscht erscheinen lassen“[201]).

Es sollen nicht sämtliche Privatbahnen auf einmal angekauft werden. Zunächst beabsichtigte die Regierung nur die Bahnen in den Besitz des Staates übergehen zu lassen, die die Lücken in dem bisherigen Netz ausfüllen würden.

Die Verhandlungen über die Vorlage begannen am 11. November 1879 im Abgeordnetenhaus und wurden eingeleitet durch eine Rede Maybachs[202]). Darin faßte er nochmals alle Gründe zusammen, die die Regierung bewogen hatten, für den Ankauf der Privatbahnen sich einzusetzen. Er zeigte nochmals, welche Vorteile sich daraus für die Allgemeinheit ergeben würden[203]). Als dann die einzelnen Parteien zu Wort kamen, wandte sich als erster der fortschrittliche Abgeordnete Virchow gegen den Entwurf, indem er besonders die Leistungen der Privatbahnen hervorhob, von denen die Staatsbahnen noch viel lernen könnten. Ebenfalls gegen die Vorlage sprach der Zentrumsabgeordnete Reichensperger, der die Ausführungen des Abgeordneten Virchow unterstrich. Die schärfsten und längsten Ausführungen gegen das Gesetz machte auch jetzt wieder der Abgeordnete Richter. Die konservativen und national-liberalen Redner sagten der Regierungsvorlage ihre volle Unterstützung zu. Infolgedessen war die Annahme der Verstaatlichungsvorlage so gut wie sicher. Für die weitere Beratung wurde am 14. November 1879 eine Kommission gebildet, die aus 21 Mitgliedern bestand. In ihr waren die Förderer des Staatsbahnsystems in der Ueberzahl. Hier wurden die mit den Privatbahnverwaltungen zu schließenden Verträge näher geprüft und dahin erweitert, daß ein Bezirks- und Landeseisenbahnrat bei der Festsetzung von Tarifen, Betriebs- und Polizeivorschriften mit hinzugezogen werden sollte. Man gab ihm dieselben Funktionen wie jenem von der Tarifkommission verlangten Landeseisenbahnrat[204]). Außerdem wurden von der Kommission noch finanzielle und wirtschaftliche Garantien verlangt, die auch der Abgeordnete Miquel als notwendig bezeichnet hatte. Im übrigen empfahl der Ausschuß dem Abgeordnetenhaus die Annahme des Entwurfes. Bei der Schlußabstimmung am 9. Dezember 1879 erhielt die Regierungsvorlage eine Mehrheit von 151 Stimmen. Für den Entwurf stimmten die beiden konservativen Parteien und der größte Teil der

201) Politisches Archiv des Ausw. Amt. II Eisenbahnw. 304 S. 68.
202) Bismarck beteiligte sich nicht an den Verhandlungen. Er weilte während dieser Zeit in Varzin.
203) Vgl. hierzu Jungnickel S. 80.
204) Vgl. S. 101.

Nationalliberalen, zusammen 266 Abgeordnete, während die Opposition, bestehend aus den restlichen Nationalliberalen, dem gesamten Zentrum und der Fortschrittspartei nur 115 Stimmen aufbringen konnte.

Im Herrenhaus fand am 17. Dezember 1879 nur eine kurze Beratung statt. Dann wurde auch hier die Vorlage mit 90 gegen 16 Stimmen angenommen.

Damit hatten Bismarck und Maybach ihren ersten großen Sieg auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik errungen. Dem Ankauf der Privatbahnen stellten sich keine größeren Schwierigkeiten mehr entgegen, zumal der Staatsgedanke im Laufe der nächsten Jahre auch bei seinen bisherigen Gegnern immer mehr Anhänger fand[205]).

So konnte innerhalb der nächsten Jahre das preußische Staatsbahnnetz noch um zahlreiche Verkehrslinien erweitert werden. Außer den oben angeführten Bahnen wurden noch die Bergisch-Märkische, die Berlin-Anhalter, die Berlin-Görlitzer, ferner die Oberschlesische und die Berlin-Hamburger Eisenbahn angekauft. So rundete sich das preußische Staatsbahnnetz mehr und mehr ab. Preußen kam dadurch in die Lage, eine selbständige Eisenbahnpolitik treiben zu können.

War die Vereinheitlichung der Tarife für das Reich im Jahre 1879 infolge des Widerstandes der Mittelstaaten nicht durchzuführen gewesen, so konnte jetzt Preußen unabhängig vom Reich das Tarifwesen einer gründlichen Neuordnung unterziehen, deren Hauptaufgabe darin bestand, die zahlreichen Ausnahmetarife zu beseitigen[206]). Für die dem preußischen Eisenbahnnetz benachbarten Bahnen der übrigen Bundesstaaten wirkten sich die neuen preußischen Tarife im Durchgangsverkehr erschwerend aus. Deshalb kam es zu wiederholten Eingaben von badischen und hessischen Handelskammern an den Reichskanzler. Des öfteren wandte sich die Mannheimer Handelskammer an ihn, um die Zurücknahme einzelner, von der preußischen Eisenbahnverwaltung erlassenen Verfügungen zu erwirken. Die Gesuche wurden damit begründet, daß durch die neuen preußischen Bestimmungen der gesamte Durchgangsverkehr auf der Strecke Antwerpen—Basel bezw. der von Belgien—Holland nach der Schweiz von Mannheim und damit von den badischen Bahnen abgelenkt würde[207]).

Weiterhin ersuchte man Bismarck, sich für das Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes einzusetzen. Mit dieser letzten Forderung stand die Handelskammer Mannheim nicht allein da. Gerade bei wirtschaftlichen und handelspolitischen Verbänden war der Ruf nach einem Reichseisenbahngesetz nicht verstummt. Auch nicht, nachdem die Versuche Bismarcks, ein solches zustande zu bringen, wiederholt gescheitert waren. In seiner Antwort an die Handelskammer vom März 1880 erklärte Bismarck, daß er sich oft darum bemüht hätte[208]). Seine Anregungen seien aber infolge des Widerspruchs einzelner deutscher Staaten ohne Erfolg ge-

205) Vgl. Bismarcks Schreiben an Maybach: Jungnickel S. 105.
206) Vgl. Jungnickel, S. 96.
207) Politisches Archiv des Ausw. Amt. Eisenbahnw. 304, S. 137.
208) Politisches Archiv des Ausw. Amt. II Eisenbahnw. 304, S. 139 ff.

blieben. Aus diesem Grunde lehnte er ab, von sich aus nochmals einen Antrag wegen des Erlasses eines Reichseisenbahngesetzes beim Bundesrat einzubringen. Vielmehr stellte er es der Handelskammer anheim, bei der badischen Regierung darauf hinzuwirken, daß diese einen solchen Antrag im Bundesrat einreiche. Auf die Klagen über die neuen preußischen Tarife erwiderte der Reichskanzler, daß weder er noch das Reichseisenbahnamt zuständig seien. Hierüber solle die badische Regierung mit der Preußens in Verhandlungen treten.

Im übrigen gab die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen keinen Anlaß zu Klagen mehr. Von den Gegnern des Staatsbahngedankens war als eines der wesentlichsten Argumente angeführt worden, daß der Ankauf der Privatbahnen den Staat in finanzieller Hinsicht zu sehr belaste. Gerade das Gegenteil traf ein. Schon nach wenigen Jahren stiegen die Staatseinnahmen in hohem Maße, sodaß die Gegner der Verstaatlichung ihre Theorie durch die praktische Entwicklung überwunden sahen[209]).

Mehr und mehr wurden die Vorteile des Staatsbahnsystems anerkannt. Dadurch ermutigt, kaufte die preußische Regierung in den achtziger Jahren noch weitere Bahnen, sodaß das preußische Eisenbahnnetz das größte staatliche Unternehmen dieser Art auf der Welt wurde. Bismarck wandte während dieser Zeit sein Augenmerk nur auf die Weiterentwicklung des preußischen Eisenbahnwesens. Dennoch tauchten in der Presse im Laufe der nächsten Jahre noch wiederholt Gerüchte auf, der Kanzler bemühe sich auch um das Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes[210]). Der Wunsch nach letzterem blieb wach, wie wir schon gesehen haben. Doch ging es vornehmlich von wirtschaftlich interessierten Gruppen aus[211]). Die Bundesstaaten selbst nahmen keine Stellung hierzu. Ebenso war es mit dem Reichseisenbahnplan. Trotzdem wollten im Juli 1886 einige Zeitungen wissen, daß Bismarck mit dem bayrischen Ministerpräsidenten in Kissingen Verhandlungen über das Reichseisenbahnprojekt geführt habe und daß Bayern allein die Schuld trage, wenn bisher noch keine Reichseisenbahn zustande gekommen sei[212]).

Diese Auffassung entspricht nicht den Tatsachen, denn gerade bei den Verhandlungen über das Zustandekommen der Reichsbahn war der Widerstand, den Sachsen und Württemberg geleistet hatten, mindestens ebenso stark als der Bayerns. Aber im Jahre 1886 hatte Bayern nicht die Absicht, seine Bahnen an das Reich abzutreten. Wenn dennoch Gerüchte dieser Art auftauchten, so war das wohl darauf zurückzuführen, daß man den Regierungswechsel in Bayern mit dem Reichseisenbahnplan in Verbindung gebracht hatte. König Ludwig II. war als ein Gegner des Reichseisenbahngedankens bekannt. Jetzt glaubte man, daß die Stim-

---

209) Vgl. Alberty, S. 252 ff.
211) Vgl. hierzu Jahresbericht der Aeltesten der Kaufmannschaft über den Handel und die Industrie von Berlin für das Jahr 1879/80.
210) Vgl. Vossische Zeitung vom 20 Juli 1886.
212) Vgl. Vossische Zeitung vom 21. Juli 1886 und Norddeutsche Allgemeine Zeitung vom 21. 7. 86.

mung günstiger sei. Dies waren jedoch nur Mutmaßungen der Presse. Offiziell verlautete nichts darüber.

Wir haben den Fürsten Bismarck auf den Wegen seiner Eisenbahnpolitik begleitet und dabei festgestellt, wie sehr er immer eine Kräftigung der Reichsgewalt beabsichtigte. Wenn er mit ihnen zum Teil scheiterte, so lag dies wohl vornehmlich daran, daß die Zeit für sie noch nicht reif war. Noch zeigten sich die partikularen Kräfte zu stark, zumal Bismarck in der Reichsverfassung keine genügende Handhabe besaß, um gegen sie in dem Maße ankämpfen zu können, wie es sein vorausschauender staatsmännischer Blick für notwendig hielt. Sein größter Erfolg war die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen. Nach Bismarcks Abgang lebten aber seine Ideen fort und führten zu einem weiteren Schritt der Vereinheitlichung durch die Gründung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1896. Erst drei Jahrzehnte nach Bismarcks Sturz wurde sein Plan, die Schaffung einer deutschen Reichsbahn verwirklicht. Doch waren die Motive andere, als sie Bismarck vor Augen gehabt hatte. Wollte er eine Reichsbahn aus rein nationalpolitischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus schaffen, so geschah es 1918/19, um dadurch die Mittel zur Erfüllung des Versailler Friedensdiktates leichter zu gewinnen.

Lebenslauf

Als Sohn des staatlichen Revierförsters Hans Rottsahl und seiner Ehefrau Fränzel geb. Becker wurde ich, Roland Rottsahl, am 16. August 1908 zu Frankfurt am Main geboren.

Vier Jahre besuchte ich die Volksschule in Ausbach (Krs. Hersfeld), anschließend das Gymnasium in Hersfeld, das Realgymnasium in Hofgeismar, die Lateinschule in Hünfeld und die Aufbauschule in Fulda. Dort legte ich Ostern 1930 die Reifeprüfung ab. Ich studierte vom Sommersemester 1930 an den Universitäten Göttingen, Heidelberg, München und Frankfurt mittlere und neuere Geschichte, Germanistik und Kirchengeschichte.